Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 19 / 19. APRIL 2023

MotoGP: Crash-Festival in Austin

Rins siegt dank Bagnaia-Patzer

IMSA in Long Beach

Erster Sieg für Porsche 963

IndyCar in Long Beach

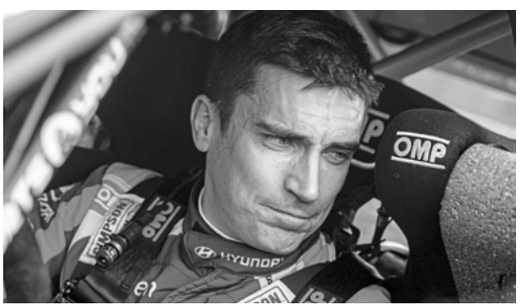
Kirkwood lässt Andretti jubeln

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 19

Sportwagen-WM in Portimão

Wieder keine Chance für die Toyota-Gegner



Trauer in der Rallye-WM

Craig Breen stirbt bei Testunfall in Kroatien

Nürburgring Langstrecken-Serie

Junior-Team sorgt für den BMW-Hattrick

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Williams-Teamchef James Vowles **S. 4**
Formel 1 Hat die Königsklasse ein Überhol-Problem? **S. 6**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und Formel E **S. 8**
Historie Aufgestöbert: Der McLaren M23B von 1974 **S. 10**
IndyCar Kirkwood feiert in Long Beach seinen ersten Sieg **S. 12**
Sportwagen IMSA: Porsche vor BMW in Long Beach **S. 14**
Sportwagen BMW gewinnt auch beim dritten NLS-Lauf **S. 16**
Sportwagen-WM Keine Chance für Toyotas Gegner **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 22**
Rallye-WM Nachruf Craig Breen, Vorschau Kroatien, News **S. 24**
Rallye ÖRM Lavanttal und Interview Wilhelm Singer **S. 26**
DTM Das 2023er-Feld beim Vortest am Red Bull Ring **S. 28**
Tourenwagen Aktuelles aus TCR, NASCAR und Co. **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Rins erlöst Honda beim Sturz-Festival von Austin **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus den USA **S. 32**
Moto2-WM Acosta sichert sich seinen zweiten Saisonsieg **S. 34**
Moto3-WM Ortola führt spanischen Dreifach-Triumph an **S. 36**
Endurance-WM 24h Le Mans: Perfekter Honda-Heimsieg **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus IDM und Supersport-WM **S. 40**
Offroad US-Supercross, Speedway-Team-EM und News **S. 41**
Motocross-WM Prado und Adamo gewinnen in Italien **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

PORSCHE

14 **IMSA-Rennen in Long Beach:**
Erster Erfolg für den LMDh-Porsche

YAMAHA

38 **Endurance-WM – 24h von Le Mans:**
Lokalmatadoren jubeln beim Klassiker

DTM

28 **DTM-Testfahrten in Spielberg:**
Erstes Kräftemessen unter ADAC-Führung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Es ist lange her, dass der Tod mitfuhr in den Cockpits der Rallye-WM. Der Verlust von Craig Breen ist schwer zu begreifen und noch schwerer zu akzeptieren.

Wir können uns alle nicht davon frei machen. Sobald der erste Schock verdaut ist, weigern wir uns, das Geschehene zu akzeptieren. Und wenn uns die brutale Erkenntnis trifft, dass uns gar nichts anderes übrig bleibt, fahnden wir in hektischem Aktionismus nach einer Erklärung und in deren Windschatten nach einem Schuldigen, aber für all das ist es viel zu früh. Wir kennen die genauen Umstände noch nicht, es gibt noch keinen offiziellen Polizeibericht, bei Hyundai hüllt man sich bisher in Schweigen. Eine erfolgreiche Fahndung nach Verantwortlichen mag unsere anfängliche Empörung lindern, macht aber das Ereignis nicht ungeschehen. Craig Breen ist tot.

Der Schock ist auch deshalb so groß, weil wir diese Situation nicht mehr gewohnt sind. Seit Michael Park an der Seite von Markko Märtin 2005 in Wales gegen einen Baum prallte, hat es 18 Jahre lang in den Werksautos dieser Welt keinen Toten mehr gegeben. Es hätte niemanden gewundert, wären Ott Tänak und Martin Järveoja aus ihrem Wrack nicht lebend herausgekommen, nachdem es ihren Hyundai 2020 in Monte Carlo mit über 140 km/h auf einer Bodenwelle im gestreckten Salto in die Baumwipfel katapultierte. Wir hielten die Luft an, als Adrien Fourmaux 2022 ebenfalls in Südfrankreich nach gehechteter Seitwärtsrolle über eine Leitplanke zehn Meter in die Tiefe stürzte. Dank Hybrid-Technik waren Rallyeautos noch nie so schwer, noch nie so schnell und dennoch nie sicherer.

Die Autos sind heute 200 PS stärker als jener Peugeot 307, in dem Park starb, die Leistungsdichte ist schon lange so hoch, dass sich niemand mehr irgendwelches Abwarten oder Taktieren leisten kann. Aber der Unfall passierte nicht im Wettbewerb, sondern beim Testen für die Rallye Kroatien.

Die Zahl der potenziellen Sieger liegt bei jeder Rallye zwischen sechs und sieben Fahrern, Craig Breen war einer in dieser obersten Liga. Es gibt seinem zu frühen Tod eine besondere Tragik, dass er sein ganz großes Ziel, Weltmeister zu werden, nicht mehr erreichen wird, dass ihm selbst der längst überfällige erste WM-Sieg verwehrt blieb. Dabei zweifelte im Service-Park niemand daran, dass der schnellste Rallyefahrer in der Geschichte der Republik Irland das Zeug hatte, Siege zu holen. Mit 33 war er im besten Rallyealter. Zuletzt startete er in Schweden, er wurde Zweiter. Es schien immer nur eine Frage der Zeit. Jetzt ist seine Zeit abgelaufen.

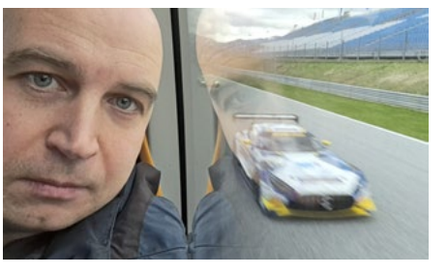
Wir müssen uns Gedanken machen, ob sein Tod hätte verhindert werden können. Aber was ist, wenn wir zu dem Schluss kommen, dass es nicht an der Geschwindigkeit lag, auch nicht an einem strukturellen Problem der Rally1-Autos? Wenn wir feststellen, dass niemand Schuld hat, und dass es vielleicht einfach nur ganz extremes Pech war, das Breen das Leben kostete? Dummerweise wäre das kein bisschen leichter zu akzeptieren.

Markus Stier
Redakteur

42 **Motocross-WM in Pietramurata: MX2-Laufsieg für Simon Längenfelder**

MSa-Paddock

SPASS IN DER STARTAUFSTELLUNG
MSa-Redakteur Andrew Cotton musste beim WM-Lauf in Portimão ohne Kollege Marcus Schurig auskommen. In der Startaufstellung hatte er einen netten Plausch mit Porsche-Pilot Frédéric Makowiecki



AUF SAFARI AM RED BULL RING
„Track Safari" nennt es sich, wenn ein Reisebus sich die Rennstrecke mit Rennautos teilt. Die DTM probierte das Konzept beim Test in Spielberg aus. Das Urteil von Redakteur Michael Bräutigam: in Zukunft unbedingt auch für Fans anbieten!

FAST IN DER EIFEL ZU HAUSE
MSa-Reporterin Bianca Leppert war in den letzten fünf Wochen drei Mal bei der NLS am Nürburgring im Einsatz. Und am kommenden Wochenende steht schon wieder das 24h-Qualirennen an.

DON'T MESS WITH TEXAS
Der Circuit of the Americas gehört zu den aufregendsten Rennstrecken der Welt, und das Horsepower Rodeo hat auch wieder für Überraschungen gesorgt. So war Imre Paulovits trotz Jetlag mit viel Freude dabei.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Ein Punkt in drei Rennen: Mit dem FW45 hat Williams den Anschluss an das Feld wiederhergestellt

XPB

Ex-Mercedes-Strategiechef James Vowles ist seit Februar neuer Teamchef bei Williams. Wir sprechen mit ihm über die Kultur im Rennstall, notwendige Veränderungen und Aston Martin als Mutmacher.

Von: **M.Schmidt/A.Haupt**

Wie lange dauert es, bis Sie sich in Ihrem neuen Team zurechtfinden?
Ich war bisher nur für lange Zeit bei einem Team tätig. Deshalb fällt es mir schwer, eine klare Antwort zu geben. Wir haben ein Team von 800 Leuten. Diese kennenzulernen und genau zu verstehen, was sie antreibt, was sie motiviert und was die Probleme sind – in Kombination mit den Rennen dazwischen: Da sprechen wir von drei oder mehr Monaten, die man insgesamt benötigt. Und ich wäre selbst enttäuscht, wenn ich in einem oder zwei Jahren nicht immer noch dazulernte.

Bis 2017 war Williams in den Top 5. Ist es Ihnen wichtig zu verstehen, wieso es danach abwärts ging?
Nein. Die Vergangenheit ist Vergangenheit. Es lässt sich auf eine Frage zurückführen: Wurde ausreichend Geld investiert, um mit den anderen mithalten zu können? Die Antwort lautet: Nein. Wenn man durch die Fabrik läuft, stellt man fest, dass es an Investitionen fehlte. Und wenn das passiert, verliert man den Draht zu dem, was gut ist, was herausragend ist, und was nicht mehr so gut läuft.

Was heißt das für Ihre Arbeit?
Was mich stärker interessiert, sogar mein alleiniger Fokus ist: Wie kommen wir Stück für Stück von unten weg und werden zu einer realistischen Gefahr für jedes Team vor uns in der Startaufstellung? Dafür gibt es nicht die eine magische Lösung. Dafür muss jedes einzelne Teammitglied extrem hart arbeiten. Und wir müssen zwangsläufig mit höherer Schlagzahl Performance finden als die anderen. Dafür müssen wir nicht schauen, was 2016 oder 2018 war, sondern was wir heute vorfinden. Haben wir die Ressourcen, die Maschinen, die Systeme, die Strukturen, die Prozesse, die Software, die Leute? Wir müssen jeden dieser Berei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Dieses Team steckte in einem Überlebensmodus“

che stärken, die richtigen Elemente finden und sie an die passenden Stellen setzen.

Wenn es Ihnen erlaubt gewesen wäre, eine Sache von Mercedes mitzunehmen: Was wäre das gewesen?
Ich würde definitiv sagen, dass der Bereich für die Verbundwerkstoffe über Jahre vernachlässigt wurde, was Investitionen anbetrifft. Aber diesen Bereich von Mercedes einfach transferieren? Ich denke, das wäre nur eine kurzfristige Lösung. Wir investieren besser in uns selbst für eine langfristige Lösung. Um auf Ihre Frage zurückzukommen. Was ich gerne übertragen würde: Innerhalb von Mercedes gibt es die Kultur, dass es morgen nicht mehr gut genug ist, was du gestern oder heute gemacht hast. Man muss sich ständig an Veränderungen anpassen und sich weiterentwickeln – und zwar mit durchsichtigen Methoden. Dieses kleine Stück Kultur würde ich gerne zu Williams bringen.

Wie ist die Kultur?
Dieses Team steckte über Jahre in einem Überlebensmodus. Da beschäftigst du dich nicht mit dem, was in 12, 18 oder 24 Monaten ist. Du überlegst dir, was du morgen anstellen musst, um den Tag zu überstehen. Dort stand das Team – nicht nur selbstverschuldet, sondern wegen fehlender Investitionen und anderer Dinge. Und diese Kultur, die ich gerade beschrieben habe: alles verändern, adaptieren, sich verbessern und vorangehen. Das ist eine unglaublich mächtige Kultur, weil du aufhörst, an morgen zu denken, sondern dich darauf konzentrierst, was du tun musst, um in 12 oder 24 Monaten besser zu sein. Oder du sorgst dich nicht mehr ums Überleben, sondern um Evolution.

Kritiker sagen, Williams lebe in der Vergangenheit. Haben Sie diese Denke angetroffen?
Das mag vielleicht eine Kultur gewesen sein, bevor ich dazugestoßen bin. Was ich seither sehe, sind viele Leute, die ihre Schultern und den Kopf oben tragen. Sie nehmen Herausforderungen an. Hier arbeiten manche Leute seit 30 Jahren. Das ist unglaublich für jedes Unternehmen weltweit. Solange man dazu bereit ist – und das ist größtenteils der Fall –, sich anzupassen, sich zu verändern und zu lernen, wird man nicht leiden. Diese Kultur ist notwendig. Es geht darum, dass wir neu bestimmen müssen: Dort stehen wir, dort müssen wir hin, und das ist der Weg dorthin. Ich muss sicherstellen, dass jeder diese Reise mitgeht.

> „Bei Mercedes gibt es die Kultur, dass es morgen nicht mehr gut genug ist, was du gestern oder heute gemacht hast. Das würde ich gerne übertragen.“
>
> James Vowles

Macht es einen so großen Unterschied, wenn Windkanal und Simulation etwas veraltet sind? Sind nicht fähige Leute wichtiger als Werkzeuge?
Ich denke, beides ist fundamental. Ein Beispiel: Es gibt bei Williams keine funktionstüchtige ERP Software (Enterprise Resource Planning). Mit diesem System trackst du Fahrzeugteile. Der Designer beendet seine Arbeit, die Komponente kommt ins ERP. Es folgt die Produktion, das Teil wird ans Auto geschraubt und wird womöglich später zerstört. Du brauchst dieses Trackingsystem, um zu verstehen, wo gewisse Teile sind. Wenn du nicht weißt, wie es um deine Teile bestellt ist, kannst du in der Welt der Budgetdeckelung nicht effizient arbeiten. Und das ist die Grundlage.

Und die Mitarbeiter?
Machen die Leute ein gutes Team? Absolut. Wir haben gutes Personal bei Williams. Wir müssen es mit Expertise und Wissen von außen stärken. In dem Sinne: So sieht Spitzenleistung aus, dort ist die Lücke und so schließen wir sie. Unsere Mitarbeiter brauchen aber auch die entsprechenden Einrichtungen, um Schritt halten zu können. Wenn du nicht alles selbstständig herstellen kannst und du etwas auslagern musst, kostet dich das nicht mehr denselben Preis, sondern das Doppelte oder Dreifache. Und es dauert länger. Normalerweise ist die Qualität dann auch eine andere. Wenn du es so angehst und die anderen es selbst produzieren, gibst du das Dreifache bei Teilen aus Verbundwerkstoffen aus. Das schränkt dich innerhalb des Budgetdeckels ein. Deshalb lässt sich nicht einfach sagen, es liegt an den Einrichtungen oder den Leuten. Beides ist wichtig. Beides müssen wir weiterentwickeln.

Bei Mercedes dürfen Sie vermutlich nicht wildern.
Das ist richtig. Das ist aber nicht nur zwischen Mercedes und mir der Fall. Jeder, der ein Team verlässt, kann von dort nicht einfach Leute mitnehmen. Unter meinen speziellen Umständen gibt es ein paar sehr intelligente Menschen aus anderen Organisationen, mit denen ich im Gespräch bin.

Ist der Budget Cap eine Chance, um aufzuholen?
Mit dem derzeitigen Konstrukt nicht. Wir diskutieren das mit der FIA, der Formel 1 und den anderen Teams. Wenn wir eine Leistungsgesellschaft wollen, erlaubt mir doch bitte, das Geld auszugeben, das ich habe, um zumindest bei den Einrichtungen mit anderen Teams gleichzuziehen. Das ist die Möglichkeit, die sich innerhalb der Budgetdeckelung ergäbe. Wenn es allerdings so bleibt wie bisher, ist es nahezu unmöglich, aufzuholen. Wenn du zig Millionen reinstecken müsstest, diese Investitionsausgaben aber nicht zugelassen werden. Wenn man sich etwa einen Prüfstand für das Getriebe anschaffen möchte, würde es mit allen anderen Ausgaben, die man tätigen muss, drei bis vier Jahre dauern.

Könnten Sie uns bitte einen Zeitrahmen geben, was Sie mit Williams vorhaben?
Ich habe dem Team den Auftrag gegeben, an Rennwochenenden, wo wir nicht unbedingt um viele Punkte kämpfen, weiter zu lernen. „Lasst uns nicht dasselbe mit beiden Autos machen, damit wir nach dem Rennen mehr über das Chassis und die Aerodynamik verstehen.“ Ich denke, das hat bis jetzt ganz gut funktioniert. Das Team leistet gute Arbeit darin, sich selbst herauszufordern, was es vorher und danach über das Auto weiß. Und es fordert sich dahingehend heraus, was wir bei der Weiterentwicklung ans Auto bringen müssen. Diese Kultur, dieses Ethos ist ziemlich wichtig. Wir müssen die Schlagzahl für die kommenden Jahre erhöhen.

Und für die Zukunft?
Alles ist darauf ausgerichtet, jetzt keine Komponenten auf Kosten der Leistung für 2024 zu liefern. Wenn es einen Punkt gibt, den wir einsammeln können, müssen wir unser Äußerstes dafür geben. Auf Strecken, auf denen wir konkurrenzfähig sind, müssen wir alles bereitstellen. Auf anderen müssen wir herausfinden, wie wir besser werden können. Ansonsten müssen wir uns mit allem auf 2024 konzentrieren. Lieber werfe ich dieses Jahr weg, um eine gute Grundlage für das nächste zu haben. Und ich würde auch eher 2024 opfern, um 2025 noch bessere Grundlagen zu haben.

Ist der Aufstieg von Aston Martin ein Vorbild?
Zu 100 Prozent. Das zeigt, was mit der richtigen Struktur möglich ist. Sie haben schlaue Schachzüge getätigt. Das macht mir Mut, dass wir dasselbe schaffen können. ■

James Vowles

Geburtstag: 20.06.1979
Geburtsort: Felbridge
Herkunftsland: England

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kein Rückfall in alte Zeiten

Einige Fahrer schlagen Alarm. Überholen soll wieder so schwierig geworden sein wie vor der Einführung der Groundeffect-Autos. Die FIA bestreitet das.

Von: **Michael Schmidt**

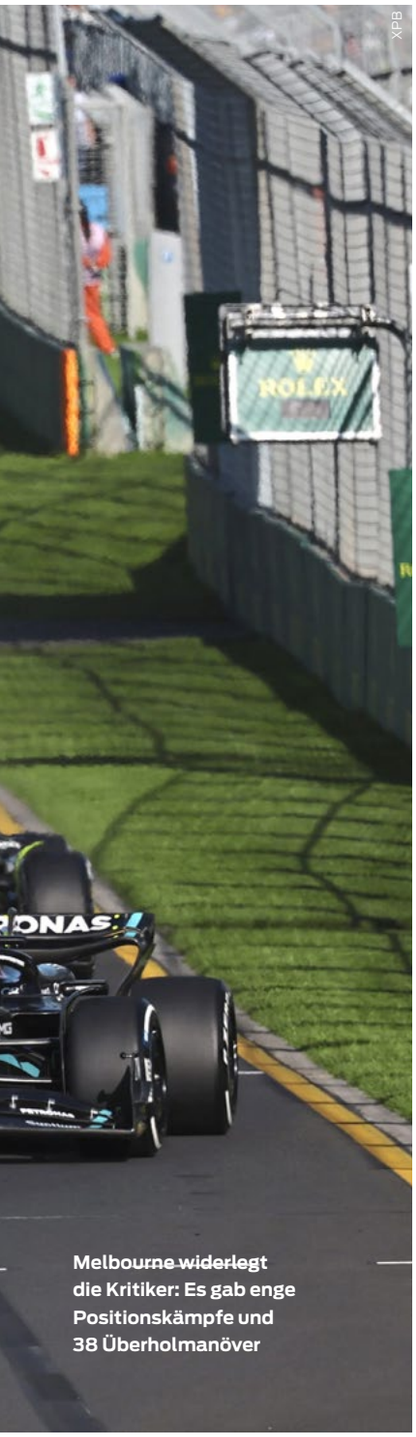
Der GP Saudi-Arabien erinnerte an die alte Zeit. Über weite Strecken des Rennens kreisten die Autos mit einem Respektabstand um den Hochgeschwindigkeitskurs. Kevin Magnussen brauchte 30 Runden, bis er endlich Yuki Tsunoda überholen konnte. Dabei war der Haas-Pilot deutlich schneller.

Die Zahl der Überholmanöver sank im Vergleich zu 2022 von 38 auf 33. Dabei versprach die Startaufstellung mit Max Verstappen und Charles Leclerc auf hinteren Plätzen deutlich mehr Action. Auch in Bahrain wurde weniger überholt. Letztes Jahr zählte das Rundenprotokoll 67 Überholmanöver. Ein Jahr später waren es nur 30. Charles Leclerc berichtete: „Wenn ich näher als eine Sekunde an Carlos dran war, habe ich die Turbulenzen des Autos vor mir gespürt." Max Verstappen sprach von einem Effekt, der sich anfühlte wie Rückenwind. „Bei den hohen Geschwindigkeiten zirkuliert die verwirbelte Luft durch den Betonkanal."

> „Der Fortschritt beim Überholen im Vergleich zu 2021 ist bedeutend. Auch wenn sich der gewünschte Effekt für 2023 etwas abgemindert hat."
>
> Nikolas Tombazis

Carlos Sainz urteilte nach dem zweiten Rennen des Jahres sogar: „Ich hatte das Gefühl, dass mehr verwirbelte Luft unterwegs war. Es fühlte sich fast so an wie in den alten Autos." Der Spanier vermutet den Grund dafür in der Aerodynamik-Entwicklung und in der neuen Unterboden-Regel. Die Ingenieure bringen tatsäch-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



XPB

Melbourne widerlegt die Kritiker: Es gab enge Positionskämpfe und 38 Überholmanöver

XPB

FIA-Formel-1-Chef Tombazis dementiert Probleme beim Hinterherfahren

MSA

Jetzt doch erlaubt: Outwash-Stabilisatoren am Flap

MSA

Mehr Outwash durch höhere Unterboden-Kanten?

lich immer mehr Outwash-Elemente an ihren Autos an. Mit dem Nachteil, dass die nach außen verdrängten Luftwirbel hinter dem Auto wieder zusammentreffen. Der Anstieg der Unterboden-Kanten um 15 Millimeter minimiert zwar das Bouncing, drückt aber nach Meinung von Sainz mehr verwirbelte Luft nach außen (Outwash) als vorher, die sich dann hinter dem Auto zum Nachteil des folgenden Fahrers wieder trifft.

FIA-Sportchef Nikolas Tombazis sieht keinen Grund zur Panikmache. Die Techniker des Weltverbandes können anhand von Zahlen belegen, dass das Ausmaß der „schlechten Luft" auf das nachfolgende Auto nur minimal schlechter geworden ist als 2022. „Von 2021 sind wir noch weit weg", beruhigt Tombazis.

Weit weg von 2021

Relevant für die FIA sind nicht die absoluten Überholzahlen, sondern wie sich die Abstrahlung des vorausfahrenden Autos in bestimmten Abständen zu dem nachfolgenden auswirkt. „Wir haben objektive Daten, die uns zeigen, wie stark die Strömung für das nachfolgende Fahrzeug gestört wird und was das dann für den Abtriebsverlust bedeutet. Es sind Daten aus dem Windkanal und von der Strecke. Das lässt sich mit den Daten von 2021 vergleichen, und da sind wir noch meilenweit entfernt."

FIA-Technikchef Tim Goss malt ein Bild: „Sagen wir, die Kurve für die 2021er-Autos liegt auf der Nulllinie und die von 2022 ganz oben. Dann verläuft der Graph für 2023 knapp unter der 2022er-Linie." Tombazis sieht in der Kritik auch viel Psychologie: „Einige Fahrer hatten bei einem der Rennen vielleicht Probleme mit dem Überholen. Das kann dann schon zu dem Eindruck führen, dass es generell schwieriger geworden ist."

Der frühere Ferrari-Ingenieur räumt jedoch ein, dass es ganz natürlich und auch erwartbar ist, wenn die Turbulenzen hinter dem Auto zunehmen. „Wenn die Ingenieure ihre Autos entwickeln, wird das zwangsläufig zu mehr Outwash führen. Im Gegensatz zu 2009, als schon einmal versucht wurde, Regeln zu schreiben, die das Überholen erleichtern sollen, sind wir heute viel besser gerüstet. Damals gab es 50 Punkte, die das eigentliche Ziel unterminiert haben. Diesmal haben wir die Regeln viel restriktiver geschrieben."

Die FIA hat bei ihren Messungen herausgefunden, dass zwei Autos etwas mehr von den Auswirkungen der Luftverwirbelungen betroffen sind als der Rest. Sie sagt aber nicht, welche. Nach der Selbstanzeige von Haas ist klar, um welche Autos es sich handelt. Es sind der Haas VF-23 und der Ferrari SF-23. Haas-Techniker vermuten, dass es am aerodynamischen Konzept der beiden Autos liegt. Sie unterscheiden sich deutlich von den ganzen Red-Bull-Kopien im Feld und reagieren damit auch anders auf „dirty Air". Der Mercedes W14, der ebenfalls eine Sonderstellung einnimmt, ist laut Messungen der Formel 1 übrigens das Auto, das die wenigsten Turbulenzen produziert.

Wenn die Experten merken, dass eine Entwicklung in die falsche Richtung laufen könnte, stellt die FIA ein Stoppschild auf. So wie bei den Heckflügel-Endplatten des Aston Martin im letzten Jahr. Für die als Mini-Flügel ausgelegten Flap-Stabilisatoren der Frontflügel wurde die Regel neu geschrieben. Die Strömungsausrichter sind generell erlaubt, allerdings in streng reglementierter Größe und Anwinkelung.

Nach dem GP Australien wird sich die Diskussion wieder etwas beruhigen, Mit 38 Überholmanövern lag das Chaosrennen von Melbourne über Vorjahr. 2022 wurden 32 Positionswechsel gezählt. Kein Vergleich zu früheren Jahren, in denen Melbourne kaum mehr Zweikämpfe produzierte als Monte Carlo. Die vier DRS-Zonen haben sicher auch geholfen. Sainz kann sich nicht beklagen. Der Spanier war mit sieben Überholmanövern einer der aktivsten Fahrer im Feld. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Ältester F1-Fahrer tot

Der älteste noch lebende Formel-1-Fahrer ist tot. Kenneth McAlpine verstarb am 8. April im stolzen Alter von 102 Jahren und 185 Tagen. Der Engländer bestritt sieben Grands Prix.

Von: **Michael Schmidt**

Sieben Jahre lang war Kenneth McAlpine der älteste noch lebende Fahrer der Formel 1. Am 8. April ist der Engländer nach Angaben seiner Familie friedlich eingeschlafen. McAlpine wurde 102 Jahre und 185 Tage alt. Er startete seine Karriere bei Bergrennen und wurde Anfang der 50er-Jahre ins Connaught-Werksteam aufgenommen. Dort feierte er 1952 beim GP England sein Formel-1-Debüt. Zwischen 1952 und 1955 nahm der gelernte Ingenieur an sieben Grands Prix teil, kam aber nie in die Punkte.

Nach dem Tod von McAlpine übernimmt Paul Goldsmith die Rolle des Alterspräsidenten. Der 97-jährige Amerikaner nahm 1958, 1959 und 1960 an den 500 Meilen von Indianapolis teil, die damals noch zum WM-Kalender zählten. Ihm folgt Hernando da Silva Ramos mit ebenfalls 97 Jahren. Der Brasilianer wurde 1956 beim GP Monaco auf einem Gordini Fünfter. Zu den zehn ältesten Fahrern zählen weiter John Rhodes (95), Hans Herrmann (95), André Milhoux (94), David Piper (92), Fred Gamble (91), Alex Soler-Roig (90), Gaetano Starrabba (90) und Giorgio Bassi (89). ■

MOTORSPORT IMAGES

Ken McAlpine, hier im Connaught beim Holland-GP 1953, wurde 102 Jahre alt

Formel 1

Neue Rolle für Schumi

Zu den Europa-Rennen wird sich die Rolle von Mick Schumacher bei Mercedes etwas ändern. Der Deutsche soll an Trainingsfreitagen im Simulator sitzen und die Stammfahrer unterstützen.

Von: **Andreas Haupt**

Drei Rennen ist die Saison alt. Drei Mal beobachtete Mick Schumacher das Geschehen auf der Rennstrecke aus der Mercedes-Garage heraus. Der ehemalige Haas-Pilot steht dort an der zentralen Ingenieurs-Insel – immer in der Nähe von Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Die Ersatzbank wird der 24-Jährige wohl auch in den nächsten 20 Rennen nicht verlassen. Eine Einsatzchance bekommt er nur, sollten Hamilton oder Russell unverhofft ausfallen.

Allerdings wird sich die Rolle von Schumacher demnächst etwas ändern. Bei Rennen, die Langstreckenflüge erfordern, wie Bahrain, Saudi-Arabien und zuletzt Australien, ist der Deutsche das ganze Wochenende an der Strecke. Er erfüllt dort Marketing-Aufgaben für Mercedes, nimmt an Briefings teilt, studiert die Abläufe im Team und schaut den Stammpiloten über die Schultern.

Ab der Europa-Saison wird das Programm abwechslungsreicher. Der Plan sieht vor, dass Schumacher ab dem Imola-Rennen freitags jeweils im Mercedes-Simulator sitzt, um die Stammfahrer bei den Abstimmungsarbeiten zu unterstützen. Das begrenzte Programm in den Freien Trainings mit jeweils einer Stunde pro Session erfordert Zuarbeit aus der heimischen Fabrik. Als dritter Fahrer kann Schumacher Setups testen, für die in den Trainings keine Zeit bleibt. Und Abstimmungen, die das Team mit Hinblick auf Samstag und Sonntag gerne ausprobieren möchte. ■

WILHELM

Mick Schumacher wird bei den Europa-Rennen mit Verspätung anreisen

NACHRICHTEN

F1-PILOTEN BEI FE-TEST

Die beiden F1-Ersatzfahrer Felipe Drugovich (Aston Martin) und Robert Shwartzman (Ferrari) werden beim Formel-E-Rookietest im Anschluss an das Rennen in Berlin kommende Woche teilnehmen. Drugovich darf dabei im Maserati sitzen, Shwartzman spult seine ersten Elektro-Runden im DS-Penske-Renner ab.

MIAMI GEHT UNTER

Anhaltende Regenfälle haben vergangene Woche die Grand-Prix-Strecke in Miami geflutet und den Aufbau der Anlage behindert. Nach Angaben der Organisatoren ist die Austragung des Rennens aber nicht in Gefahr.

NEUER F1-CHAMPION?

Ex-F1-Boss Bernie Ecclestone hat kürzlich in einem Interview zugegeben, dass er noch während der Saison 2008 von Nelson Piquets absichtlichem Crash beim Singapur-GP erfahren hatte, der Teamkollege Fernando Alonso den Sieg bescherte. Felipe Massa will nun juristisch die Möglichkeit prüfen lassen, ob die Wertung des Rennens nachträglich annulliert werden muss. Das würde ihn zum Weltmeister machen.

WOLFF WIRD MILLIARDÄR

Nach Berechnung des Wirtschaftsmagazins Forbes hat Mercedes-Teamchef Toto Wolff mit seinem Privatvermögen die Milliarden-Grenze geknackt. Zur Vermehrung des Reichtums des Österreichers habe zuletzt vor allem die Wertsteigerung des Mercedes-Rennstalls geführt, an dem Wolff 33,3 Prozent der Anteile hält.

TENNIS-ZAUNGÄSTE

Charles Leclerc und Pierre Gasly haben am Wochenende gemeinsam das Finale des ATP-Tennisturniers von Monte Carlo besucht. Sieger Andrey Rublev bekam anschließend eine persönliche Gratulation der beiden F1-Stars.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Dauerbrenner

Der McLaren M23 war vier Jahre lang für Siege gut und räumte zwei WM-Titel ab. Es gab ihn in fünf Ausbaustufen. Der M23B der Saison 1974 war der bessere Lotus 72.

Von: **Michael Schmidt**

Anfang der 70er-Jahre hatte sich McLaren in der Formel 1 festgefahren. Die Modelle M14 und M19 und ihre Ausbaustufen waren ordentliche Rennautos, aber keine dauerhaften GP-Sieger. Obwohl das britische Team 1972 mit Denis Hulme und Peter Revson den dritten Platz in der Konstrukteurs-WM belegte, entschied Teamchef Teddy Mayer, dass man 1973 einen Neustart mit einem anderen Konzept wagen müsse, wenn man um den Titel fahren wolle. Daraus entstand der M23.

Die Konstruktion von Gordon Coppuck war der größte gemeinsame Nenner aus den Siegerautos der damaligen Zeit. Coppuck ließ sich sowohl vom Lotus 72 inspirieren als auch vom McLaren M16, der 1972 die 500 Meilen von Indianapolis gewonnen hatte. Die bislang rundliche Form der McLaren mit Kühlern in der Frontpartie machte einem rechteckigen Chassis Platz mit einer flachen Nase und pontonähnlichen Seitenkästen im Stile des Lotus. Über dem Cosworth-Motor thronte eine riesige Airbox.

Pole-Position beim Debüt

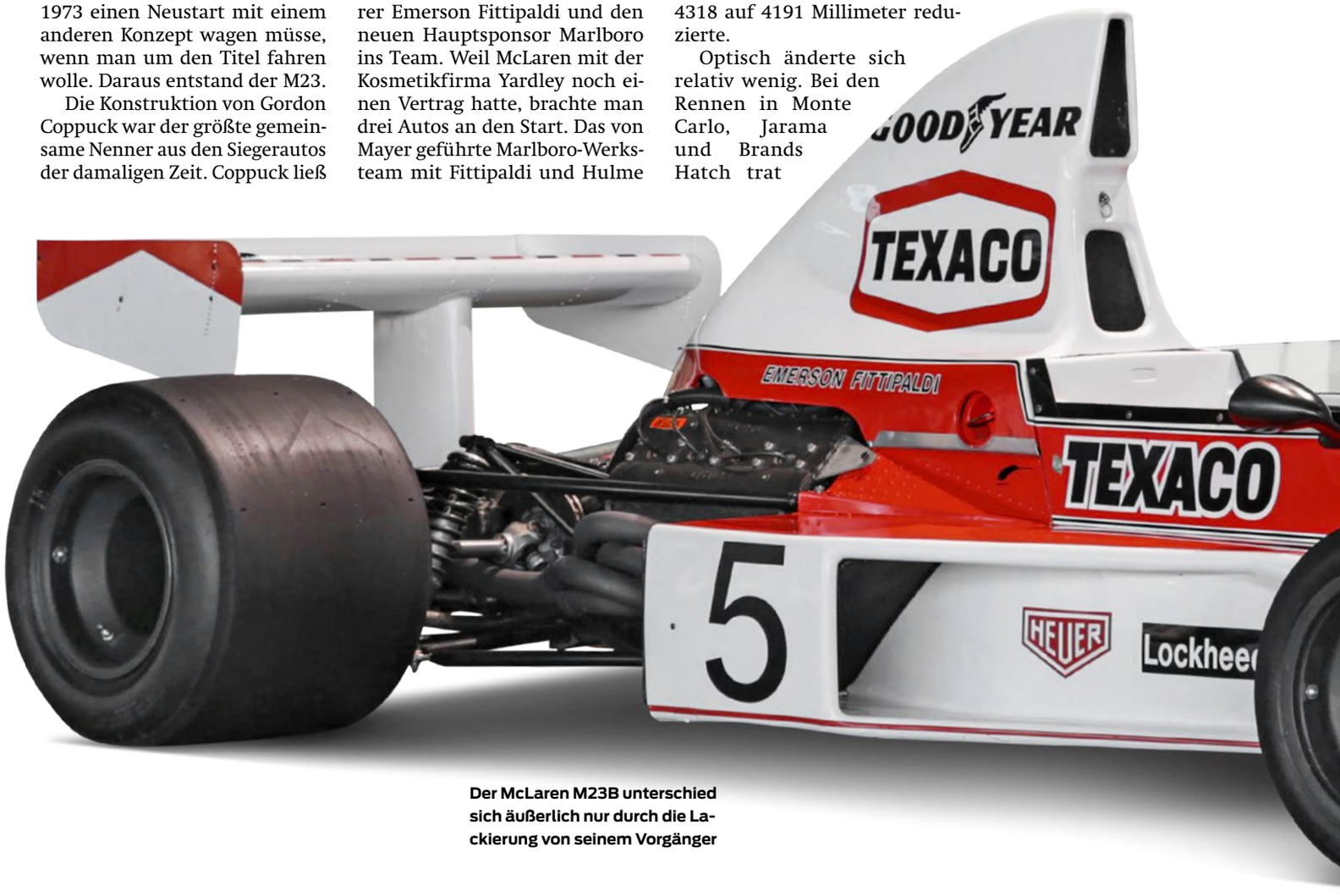
Der M23 debütierte mit einem Paukenschlag. Denis Hulme stellte das neue Auto beim GP Südafrika auf Anhieb auf die Pole-Position. Es sollte die einzige in der Karriere des Weltmeisters von 1967 bleiben. Ein Reifenschaden warf Hulme auf Platz 5 zurück. In seiner ersten Saison gewann der M23 drei Grands Prix. Für 1974 lockte Mayer Lotus-Starfahrer Emerson Fittipaldi und den neuen Hauptsponsor Marlboro ins Team. Weil McLaren mit der Kosmetikfirma Yardley noch einen Vertrag hatte, brachte man drei Autos an den Start. Das von Mayer geführte Marlboro-Werksteam mit Fittipaldi und Hulme sowie die Yardley-Truppe unter der Leitung von Phil Kerr mit Mike Hailwood im Cockpit.

Coppuck verpasste dem M23 ein nahezu unsichtbares Upgrade. Der Chefkonstrukteur hatte seinem neuen Chefpiloten Fittipaldi bei Testfahrten gut zugehört und sich die Tipps des Brasilianers zu Herzen genommen. Der brachte seine Erfahrungen mit dem Lotus 72 ein. So wurde der Radstand des M23 in der B-Version um 82 Millimeter verlängert. Das verbesserte die Gewichtsverteilung und stabilisierte das Auto in schnellen Kurven. Die vordere Spur schrumpfte um 33, die hintere Spur wuchs um 89 Millimeter. Der Eingriff kam der Traktion zugute. Der Heckflügel rückte reglementsbedingt 25 Zentimeter näher an das Auto heran, wodurch sich die Gesamtlänge des Fahrzeugs von 4318 auf 4191 Millimeter reduzierte.

Optisch änderte sich relativ wenig. Bei den Rennen in Monte Carlo, Jarama und Brands Hatch trat der McLaren M23B mit einer schlankeren Nase an. Das vergrößerte automatisch die Fläche des Frontflügels und sollte das Untersteuern in langsamen und mittelschnellen Kurven eindämmen.

WM-Titel und Unfall

Der Plan ging auf. Emerson Fittipaldi wurde in seiner ersten McLaren-Saison mit drei Siegen Weltmeister, und Denis Hulme gewann in seinem Abschiedsjahr noch einen Grand Prix. Mike Hailwoods Karriere dagegen endete nach einem schweren Unfall am Nürburgring. Sein McLaren war nach dem Pflanzgarten-Sprung schräg gelandet und dann abrupt nach rechts in die Leitplanken abgebogen. Die Motorradlegende brach sich beim Aufprall beide Beine.



Der McLaren M23B unterschied sich äußerlich nur durch die Lackierung von seinem Vorgänger

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Argentinien
GP-Einsätze: 15
Einsatzzeit: 1974
Siege: 4
Pole-Positions: 2
Punkte: 73

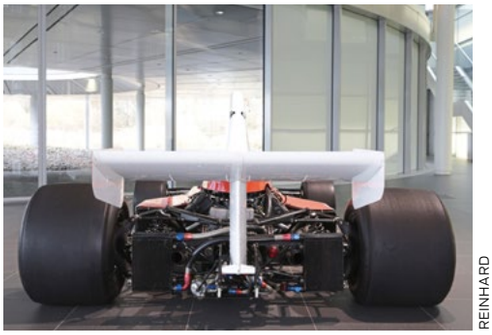
Der McLaren M23 lebte weiter. Als C-Version im Jahr darauf und als M23D in der Saison 1976, in der James Hunt McLaren in dem nun auch optisch veränderten Dauerbrenner einen zweiten WM-Titel bescherte. 1977 wurde McLarens langlebigstes Rennauto schrittweise vom M26 verdrängt. Übrig gebliebene Exemplare des M23E gingen an Privatfahrer wie Brett Lunger, Nelson Piquet oder Tony Trimmer. McLarens Junioren Gilles Villeneuve und Bruno Giacomelli durften ihre ersten GP-Erfahrungen im dritten Auto des Teams sammeln. Insgesamt wurden über fünfeinhalb Jahre 13 Chassis von dem McLaren M23 gebaut. ■

DAS DETAIL

REINHARD

Im Gegensatz zu seinem Vorbild Lotus 72 ging McLaren mit seinem M23 bei den Aufhängungen den konventionellen Weg. Die vorderen Bremsen lagen außen in den Radträgern, die hinteren innen am Getriebe. Das Risiko innenliegender Bremsen vorn mit den dazugehörigen Bremswellen wollte man im Designbüro in Colnbrook nicht eingehen. Dafür schaffte man an der Vorderachse Federn und Dämpfer aus dem Luftstrom. Sie lagen innerhalb der Verkleidung und wurden über Kipphebel betätigt. An der Hinterradaufhängung gab es keine Experimente. Ein Querlenker oben, ein A-Lenker unten und zwei Schubstreben, die Feder-Dämpfer-Einheit schräg dazwischen: Das war Standard seit den 60er-Jahren.

DIE TECHNIK



REINHARD

Bezeichnung: McLaren M23B
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Cosworth-V8, 465 PS bei 10 500/min
Getriebe: Hewland 5-Gang
Vorderachse: Doppel-Querlenker, Dreieckslenker, Kipphebel
Hinterachse: 1 Querlenker, A-Lenker, 2 Längslenker
Reifen: Goodyear
Länge: 4191 mm
Breite: 2090 mm
Höhe: 1219 mm
Radstand: 2647 mm
Spur vorn: 1631 mm
Spur hinten: 1676 mm
Tank: 191 l
Gewicht: 576 kg

MOTORSPORT IMAGES

Das Werksteam: Hulme und Fittipaldi in Monza

MOTORSPORT IMAGES

Hulme gewann den Saisonauftakt in Argentinien

REINHARD

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In seinem Rookie-Jahr galt Kirkwood als Enttäuschung. Nun ließ er die Kritiker verstummen

INDYCAR

Versprechen gehalten

Nach einer erbarmungslosen Rookie-Saison konnte Kyle Kirkwood (Andretti Autosport) die zahlreichen Vorschusslorbeeren endlich in seinen ersten Sieg ummünzen: Der Youngster gewann auf dominante Weise den Stadtkurs-Klassiker in Long Beach. Hinter ihm begeisterten zwei frühere Formel-1-Stars.

Von: **Philipp Körner**

Alle Kenner wussten, dass aus Kyle Kirkwood mal ein Großer werden wird. Der 24-Jährige aus Florida galt früh als eines der größten Talente, das Nordamerika in den letzten Jahrzehnten hervorgebracht hatte. Sein Weg durch die heimischen Juniorserien war sogar noch beeindruckender als die Werdegänge von Colton Herta und Patricio O'Ward: Kirkwood gewann in allen großen Meisterschaften die Titel – und zwar in den Rookie-Saisons. Mangels eines vollen Programms in Europa sind Vergleiche mit Talenten der Kategorien Verstappen, Norris und Russell zwar substanzarm. Doch Experten sehen in dem Supertalent jetzt schon ähnliche Qualitäten.

Bei seinem kometenhaften Aufstieg gab es allerdings ein Problem: Die IndyCar-Rookie-Saison im Team der Legende A. J. Foyt ging massiv in die Hose. Nicht mal den Titel „Rookie of the Year" konnte Kirkwood 2022 einfahren. Obendrauf holte er sich den Ruf ab, ein Crashpilot zu sein. Davon ließ er sich jedoch nicht wirklich beeindrucken: „Alle, die mich kennen, wussten, dass ich zu solchen Erfolgen fähig bin. Ich habe letztes Jahr alle Fallstricke erlebt und daraus sehr viel gelernt." Im Team von Michael Andretti muss er mit deutlich besserem Material nun zeigen, was in ihm steckt.

Warme Worte und Schrecken

Nachdem zunächst der Tabellenführende Patricio „Pato" O'Ward (McLaren) in den Trainings den kalifornischen Ton angegeben hatte, sicherte sich Kyle Kirkwood dank Timing-Glück bei der Reifenauswahl die erste Pole-Position seiner IndyCar-Karriere. Teambesitzer und Förderer Michael Andretti ließ sich bereits da zu einer ersten Lobeshymne hinreißen: „Kyle ist der ‚real deal'! Als Rookie muss man Fehler machen und daraus lernen. Mit diesen Lektionen hilft er uns nun." Kirkwood, der für Andretti 2021 den Indy-Lights-Titel holte, erwiderte die warmen Worte seines Bosses: „Es fühlt sich so an, als ob das Team zu meiner Familie geworden ist."

> „Mein neuer Stratege Bryan Herta hat mich durch dieses Wochenende geführt. Er hat mich beruhigt, als es darauf ankam, und mir eine perfekte Strategie gegeben."
>
> Kyle Kirkwood

Auf dem zweiten Platz qualifizierte sich Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing), der nach dem schmerzhaften Schnitzer in der letzten Long-Beach-Ausgabe Wiedergutmachung angekündigt hatte. Romain Grosjean (Andretti Autosport), Álex Palou (Chip Ganassi Racing) und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) komplettierten die Top 5. Und unterstrichen die Honda-Dominanz auf dem ikonischen Stadtkurs, der in bester Tradition an allen drei Tagen perfekte Bedingungen zeigte.

Nach einem zunächst guten Start musste Kirkwood in der ersten Anbremszone direkt eine Auftakt-Offensive von Ericsson abwehren. Abseits einer leichten Berührung blieb der Jungpilot jedoch souverän an erster Stelle. Wenige Sekunden später drehte sich in derselben Kurve Hélio Castroneves (Meyer Shank Racing) im hinteren Mittelfeld. Der vierfache Indy-500-Sieger hatte schlicht die kalten Reifen unterschätzt. Im Zuge der sehr hektischen Auftakt-Meter avancierte Josef Newgarden (Team Penske) zum große Gewinner: Der Texas-Sieger sprang auf den härteren Reifen vom achten auf den vierten Rang – und brachte sich so in

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 3. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Marcus Ericsson	110
2.	Patricio O'Ward	95
3.	Álex Palou	91
4.	Josef Newgarden	89
5.	Kyle Kirkwood	74
6.	Scott Dixon	72
7.	Romain Grosjean	71
8.	Colton Herta	69
9.	Will Power	68
10.	Scott McLaughlin	68

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

eine fantastische Ausgangslage. Denn mit der zweiten Neutralisierung ab der 20. Runde – O'Ward hatte Dixon in den Reifenstapel von Kurve 9 gedrückt – öffnete sich sein Fenster für die weichere Mischung.

Weil beim Restart Hinterbänkler mit abweichender Strategie an der Spitze fahren durften, herrschte reichlich Chaos im vorderen Feld. Dieses beförderte erst Newgarden in die bereinigte Führung und hätte dann fast den Traum Kirkwoods brachial beendet, als O'Ward in ihn reinrutschte. Während der Mexikaner in den Reifenstapel abflog, kam Kirkwood mit dem Schrecken und schlechten Erinnerungen an das letzte Jahr davon.

Der Bryan-Herta-Effekt

Im Vergleich zur Saison 2022 hatte Kirkwood jedoch einen neuen Trumpf auf seiner Seite: Der Stratege Bryan Herta beruhigte den zurückgefallenen Pole-Setter und verschob dessen Fokus wieder auf die Taktik. Denn für den Moment sah Newgarden zwar besser aus, aber die weicheren Reifen sollten schnell einbrechen. Bis weit über die Rennhalbzeit hinweg stand so das Sparen von Sprit und Reifen im Vordergrund.

Auch dank eines guten Abschluss-Stopps kehrte Kirkwood in die Führung zurück. Während Newgarden mit weiteren Sparmaßnahmen und einem Problem ans Ende der Top 10 abstürzte, etablierte sich Romain Grosjean als bester Verfolger. Im letzten Viertel flog außerdem Ericsson an das Duo heran. Die beiden Ex-Formel-1-Stars konnten den Generationskonflikt aber nicht mehr in ihre Richtung drehen. Trotzdem zeigten sie sich glücklich über die Punkteausbeute. Glücklich war ebenfalls das gesamte Andretti-Lager. Die zum Saisonstart noch brutal verprügelte Honda-Truppe holte nämlich mit Colton Herta zusätzlich P4. Kirkwood lobte dessen Vater: „Mein neuer Stratege Bryan Herta hat mich durch dieses Wochenende geführt. Er hat mich beruhigt, als es darauf ankam, und mir eine perfekte Strategie gegeben." Für Kirkwood war es der erste Sieg im 20. IndyCar-Rennen. Der Schauplatz dafür hätte kaum besser sein können. In Long Beach gewann auch Michael Andretti sein erstes Rennen. Auf die Frage, ob der Altmeister nun einen neuen Kandidaten für sein Formel-1-Projekt gefunden habe, verweigerte er grinsend den Kommentar. Vielleicht gibt es ja irgendwann doch noch die Gelegenheit zum Vergleich mit Verstappen und Co. ■

MOTORSPORT IMAGES

Nach zwei bitteren Ausfällen zeigte sich Grosjean mit Platz 2 zufrieden

INDYCAR

2022 verunfallte Ericsson auf dem Stadtkurs. Rang 3 brachte Genugtuung

INDYCAR

Der Klassiker in Long Beach ist das zweitwichtigste Event nach dem Indy 500

INDYCAR, LONG BEACH (KALIFORNIEN)

3. von 17 Rennen; Renndistanz: 85 Runden (167,25 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Kyle Kirkwood	Andretti-Honda	1:43.17,3748 h
2.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 0,9907 s
3.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 2,0588 s
4.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 7,6371 s
5.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 8,7770 s
6.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 30,3224 s
7.	Felix Rosenqvist	McLaren-Chevrolet	+ 30,9744 s
8.	Marcus Armstrong	Chip Ganassi-Honda	+ 31,9119 s
9.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 33,7842 s
10.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 42,8320 s

INDYCAR

Nächster Halt: Alabama (30. April)

NACHRICHTEN

BUMPING IN INDY

Wie letzte Woche berichtet, werden 34 Autos um die Qualifikation für das Indy 500 kämpfen. Chevrolet und Honda liefern jeweils 17 Motor-Kontingente für den Saisonhöhepunkt Ende Mai. Der Abnehmer des ergänzten Chevy-Pakets war bis zum Redaktionsschluss nicht offiziell. Aber das Duo aus dem 26-jährigen Fahrer RC Enerson und dem ambitionierten Indy-NXT-Team Abel Motorsports gilt als quasi sicher.

ERSTE 500-TESTS

Eigentlich beginnen die Testfahrten für den Klassiker erst am 16. Mai. Doch wie in den letzten Jahren gibt es auch 2023 wieder einen offenen Test einige Wochen vorher. Am kommenden Donnerstag und Freitag (20. und 21. April) gibt es zwei mehrstündige Nachmittagssitzungen auf dem legendären 2,5-Meilen-Oval. Diese Fahrer wurden vorher angemeldet:

A. J. Foyt Racing – Santino Ferrucci, Benjamin Pedersen
Andretti Autosport – Marco Andretti, Devlin DeFrancesco, Romain Grosjean, Colton Herta, Kyle Kirkwood
McLaren – Tony Kanaan, Alexander Rossi, Pato O'Ward, Felix Rosenqvist
Chip Ganassi Racing – Scott Dixon, Marcus Ericsson, Álex Palou, Takuma Sato
Dale Coyne Racing – David Malukas, Sting Ray Robb
Dreyer & Reinbold Racing – Ryan Hunter-Reay, Stefan Wilson
Ed Carpenter Racing – Ed Carpenter, Conor Daly, Rinus VeeKay
Juncos Hollinger Racing – Agustín Canapino, Callum Ilott
Meyer Shank Racing – Hélio Castroneves, Simon Pagenaud
Rahal Letterman Lanigan Racing – Graham Rahal, Jack Harvey, Katherine Legge, Christian Lundgaard
Team Penske – Scott McLaughlin, Josef Newgarden, Will Power

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Erster Erfolg: In Long Beach siegte Porsche erstmals mit seinem neuen Hybrid-Prototyp namens 963

Deutsches Quartett

Dank einer riskanten Strategie, eines aufopferungsvollen Kampfes und eines übermütigen Rivalen durfte Porsche den ersten Triumph mit dem LMDh-Renner 963 feiern. Das Duo Tandy/Jaminet führte einen deutschen „Vierfachsieg“ an. In der GTD-Pro-Klasse dominierte der Lexus von Vasser Sullivan.

Von: **Philipp Körner**

Das Schicksal kam in großen Schritten und in den Farben von Acura: Nur wenige Minuten vor Ende hatte Ricky Taylor, Pilot des Wayne-Taylor-Racing-Acura (#10), den führenden Porsche mit der Nummer 6 eingeholt und dank frischerer Reifen den Vorteil klar auf seiner Seite. Die Sensation eines ersten 963-Siegs auf dem legendären Stadtkurs von Long Beach schien Porsche Penske Motorsport wie Sand vom benachbarten Strand durch die Finger zu rinnen. Wer den zweifachen IMSA-Champion Ricky Taylor und seine All-or-nothing-Mentalität kennt, ahnt jedoch, worin es münden sollte.

Ähnlich wie bei den 12 Stunden von Sebring vor einem Monat wurde hohes Risiko mit einem Trümmerfeld bestraft. In diesem Fall sollte aber nur Wayne Taylor Racing seine Carbon-Wunden lecken. Und Porsche zum glücklichen, aber ehrlich erkämpften Erfolg gratulieren. Durch den prestigereichen Sieg des „Testkilometer-Meisters“ 963 konnten sich bereits drei der vier neuen LMDh-Renner in den Geschichtsbüchern verewigen – in den ersten drei Rennen.

Acuras Heimangst

Für Hondas Nobelmarke Acura war es die nächste bittere Niederlage auf ihrem Heimkurs. Die Zentrale des US-Rennsportablegers Honda Performance Development liegt etwa eine Autostunde nördlich von Long Beach in den Hügeln des kalifornischen Santa Clarita. Im Zuge der ausgelaufenen DPI-Ära wurden die ARX-05 auf dem Stadtkurs in aller Regelmäßigkeit von den Drehmoment-starken Cadillac verhauen. Filipe Albuquerque, Kollege

> „Am Freitag haben wir gelernt, dass wir wohl nicht über die Pace gewinnen. Deswegen haben wir uns dazu entschieden, die Reifen nicht zu wechseln, um so das Aufwärmproblem zu umgehen.“
>
> Nick Tandy

von Ricky Taylor, erklärte vor dem Rennen: „Vor allem in den letzten zwei Jahren haben wir hier gelitten. Ohne Turbos konnten die Cadillac ihre Power viel besser untenheraus auf die Strecke bringen.“ Trotz der unveränderten konzeptionellen Voraussetzungen war der Portugiese dieses Mal aber mit Zuversicht angereist. „Als wir das neue Auto entworfen haben, haben wir uns intensiv mit den Schwächen in Sebring und in Long Beach auseinandergesetzt.“ Dazu steckten die US-Japaner viel Zeit in die Vorbereitung. Tom Blomqvist, Fahrer des zweiten Acura von Meyer Shank Racing (#60), berichtete von einem achtstündigen Arbeitsmarathon im HPD-Simulator nahe Indianapolis. „Keine Essenspausen, nur die Liste mit den Hausaufgaben.“

Zumindest in der Qualifikation sollte sich die brotlose Arbeit von Acura noch auszahlen. Filipe Albuquerque dominierte das Zeitfahren und sicherte sich die Pole-Position mit einem gigantischen Vorsprung von 0,674 Sekunden auf den Markenrivalen Blomqvist. Dahinter reihten sich der Ganassi-Cadillac (#01) und die beiden von Rahal Letterman Lanigan Racing betreuten BMW (#25 und #24) ein. Der siegreiche #6-Porsche landete mit 1,497 Sekunden Rückstand auf dem sechsten Rang der GTP-Klasse.

Bei den GT-Autos fuhr Marco Sørensen im Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3 (#27) die schnellste Zeit. Der Däne durfte so nicht nur die GTD-Klassen-Pole bejubeln, sondern auch den Achtungserfolg, die auf dem Papier besseren GTD-Pro geschlagen zu haben. In der Werksklasse setzte sich der Lexus RC F GT3 von Vasser Sullivan (#14) durch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Alter Sieger: Der Vasser-Sullivan-Lexus (#14) gewann die GTD-Pro-Klasse

IMSA

Frühes Ende: Beim ersten Anbremsen von T1 verlor Bourdais das Heck der #01

Fahrer Jack Hawksworth schlug hierfür den Profi-Heart-of-Racing-Aston (#23). Dahinter platzierten sich der Pfaff Motorsports Porsche 911 GT3 R (#9) und die Corvette C8.R (#3).

Erster Caddy früh eliminiert

Acuras Angstduell sollte bereits kurz nach dem Start enden. In der Anfahrt zur ersten Kurve drehte sich Sébastien Bourdais im schwarz-gelben Caddy in die Mauer und war anschließend zu stark an der Front beschädigt. In dem Chaos wurde auch Blomqvist in einen Dreher gezwungen. Der Sohn von Rallye-Legende Stig sollte aber mit einer Runde Rückstand das dadurch neutralisierte Rennen fortsetzen.

Da auch der zweite Cadillac V-Series.R aus dem Lager von Action Express Racing (#31) mit einer alternativen, aber final erfolglosen Stopp-Strategie aus der Spitze fiel, konnte Albuquerque seine Dominanz aus der Quali in eine solide Führung umsetzen. Dahinter rückten die BMW dem auf P2 gesprungenen Porsche (#6) auf die Pelle. Mit dem Beginn der abschließenden Stunde des insgesamt 100-minütigen Rennens öffnete sich das GTP-Boxenstopp-Fenster. Der Wayne-Taylor-Acura nahm das Angebot früh an und wurde fortan von Ricky Taylor pilotiert. In den anschließenden Umläufen folgten tröpfchenweise die deutschen GTP-Vertreter.

Während sich Acuras verbliebene Speerspitze und BMW neue Michelin-Reifen gönnten, wählte Porsche Penske Motorsport die Option des Doppelstints. Nick Tandy erläuterte: „Am Freitag haben wir gelernt, dass wir wohl nicht über die Pace gewinnen werden. Deswegen haben wir uns dazu entschieden, die Reifen nicht zu wechseln, um so das Aufwärmproblem zu umgehen."

Dieser Plan ging zunächst auch voll auf, als man Whelen-Caddy-bereingt eine Doppelführung innehatte. Der Vorteil in der Frühphase hatte jedoch eine herbe Konsequenz für den Endspurt: Die anderen kamen herangejagt.

Matt Campbell, der von Felipe Nasr den #7-Porsche übernommen hatte, spürte zuerst den Druck der Neubereiften. Rund 25 Minuten vor Ende setzte Connor De Phillippi im #25-BMW zur ersten von mehreren Attacken an, aber biss sich am Auto gewordenen Dingo-Zaun stets die Zähne aus. Stattdessen durfte dann Taylor die Offensive übernehmen, der den Australier schlussendlich knackte. Dem deutlich schnelleren Acura blieben allerdings nur noch etwas mehr als neun Minuten, um den vormals abgeschirmten Porsche von Mathieu Jaminet zu stellen.

Kontinuierliche Sekundengewinne und ein für Ricky Taylor glücklich gelegener Verkehr schenkten einem nicht mehr unterbrochenen Schlusssprint den verdienten Klimax mit besagtem Ausgang. Jaminet jubelte: „Als am Ende der Acura in meinem Rückspiegel auftauchte, war mir klar, dass er angreifen wird – aufgrund der deutlich älteren Reifen war ich mit stumpfen Waffen im Ring. Der Kollege wollte sich in der ersten Kurve an mir vorbeibremsen. Ich habe sofort erkannt, dass er die Ecke nicht bekommen wird und habe entsprechend vorsichtig agiert, während er in den Stapeln landete." Das BMW-Duo De Phillippi/Yelloly brachte den nächsten zweiten Rang für die Nummer 25 ins Ziel. Dahinter komplettierten Nasr/Campbell im #7-Porsche und die zweite BMW-Paarung Farfus/Eng (#24) das deutsche Sieger-Quartett.

Klare Lexus-Angelegenheit

In der GTD-Pro-Klasse setzte der Lexus (#14) (Hawksworth/Barnicoat) die Pole in einen souveränen Sieg um. Für die Zusammenstellung des restlichen Podiums hatten Pfaff Motorsports und Corvette Racing recht unterschiedliche Vorstellungen: Final konnte das Chevy-Duo Garcia/Taylor P2 einfahren. Im Vergleich zu seinem Bruder zeigte Jordan Taylor hierbei einen ebenfalls intensiven, aber kontrollierten Stint.

In der Pro-Am-Klasse GTD gewann das BMW-Kundenteam Paul Miller Racing zum dritten Mal in Folge in Long Beach. Startfahrer Madison Snow und Routinier Bryan Sellers kämpften sich gewohnt souverän vom dritten Startplatz auf die höchste Stufe des Treppchens und distanzierten dabei den in der Quali noch unantastbaren Aston Martin von Heart of Racing. Nach den „36 Stunden von Florida" und dem kürzesten Rennen des Jahres startet in Laguna Seca in einem Monat (14. Mai) die alltäglichere Saison mit dem ersten 2.40h-Lauf. Nach dem furiosen Start der neuen GTP-Ära darf man sich auf die Fortsetzung freuen. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

DRITTER SAISONLAUF IN LONG BEACH (KALIFORNIEN, USA)

Länge der Strecke: 3,167 km; **Renndistanz:** 78 Runden = 247,026 Kilometer; **Pole-Positions: GTP:** Filipe Albuquerque; WTR-Acura GTP (#10), 1.09,909 min; **GTD-Pro:** Jack Hawksworth; Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3 (#14), 1.17,817 min; **GTD:** Marco Sørensen; Heart of Racing-Aston Martin Vantage (#27), 1.17,811 min; **Schnellste Rennrunden: GTP:** Connor De Phillippi (#25), 1.11,503 min; **GTD-Pro:** Patrick Pilet (#9), 1.18,900 min; **GTD:** Katherine Legge (#66), 1.18,786 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#6	Tandy/Jaminet	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	1:42.08,126 h
2.	GTP	#25	Yelloly/De Phillippi	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+0,903 s
3.	GTP	#7	Nasr/Campbell	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	+2,904 s
4.	GTP	#24	Farfus/Eng	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+3,692 s
5.	GTP	#31	Sims/Derani	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+56,151 s
6.	GTP	#60	Blomqvist/Braun	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	+1 Runde
7.	GTP	#10	Albuquerque/R. Taylor	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	+2 Runden
8.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat	Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3	+5 Runden
9.	GTD-Pro	#3	Garcia/J. Taylor	Corvette Racing/Corvette C8.R GTD	+5 Runden
10.	GTD-Pro	#9	Pilet/Bachler	Pfaff Motorsports/Porsche 911 GT3 R	+5 Runden
11.	GTD	#1	Snow/Sellers	Paul Miller Racing-BMW M4 GT3	+5 Runden
12.	GTD	#27	Sørensen/De Angelis	Heart of Racing/Aston Martin Vantage GT3	+5 Runden
13.	GTD-Pro	#23	Gunn/Riberas	Heart of Racing/Aston Martin Vantage GT3	+5 Runden
14.	GTD	#12	Montecalvo/Telitz	Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3	+5 Runden
15.	GTD	#32	Skeen/Grenier	Team Korthoff Motorsports/Mercedes AMG GT3	+6 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW zum Dritten

BR FOTO

Der BMW M4 GT ist derzeit auf der Nürburgring-Nordschleife das Maß der Dinge

Viel besser könnte die Vorbereitung auf das 24h-Rennen am Nürburgring für BMW nicht laufen: Dritter Sieg im dritten Rennen von drei unterschiedlichen Teams. Bei NLS 3 räumte das BMW Junior Team vor Rowe Racing ab. Der Land-Audi komplettierte das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

Es passt irgendwie ins Bild, dass BMW in den ersten drei Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie den Ton angab. Schon in der Vergangenheit machten die Bayern in der Vorbereitungsphase auf das 24h-Rennen kein Tamtam um sichtbare Erfolge. Daraus gleich auf eine Dominanz zu schließen, wäre aber sicherlich blauäugig, denn man weiß nie, welche Strategien die anderen Hersteller beim Geschacher um die Balance of Performance (BOP) verfolgen.

Doppelsieg für BMW

Jedenfalls ist BMW in Sachen Zuverlässigkeit und Performance aussortiert – so viel lässt sich aus drei Siegen hintereinander zusammenfassen. Dieses Mal triumphierte das BMW Junior Team bestehend aus Neil Verhagen, Max Hesse und Dan Harper. Die Kirsche auf der Torte: Rowe Racing machte mit Maxim Martin und Marco Wittman im BMW M4 GT3 mit der Startnummer 99 einen Doppelsieg draus. Nach 28 Runden hatte man 16,853 Sekunden Rückstand. Dabei ging es für das Junior-Team durchaus holprig los. Hinter dem #99-Rowe-BMW startete man auf Platz 2 ins Rennen. Verhagen verbremste sich in der ersten Kurve allerdings und fiel von Platz 2 auf 4 zurück. Im weiteren Rennverlauf hielt man sich aber immer in der Spitzengruppe und führte das Rennen zum Schluss auch über weite Teile an. „Ich habe mich mit dem Bremspunkt in der ersten Kurve etwas verschätzt“, sagte Verhagen. „Danach wollte ich natürlich wieder so viel Zeit wie möglich gutmachen. Mehr hätte ich nicht tun können.“

> „Ich habe mich mit dem Bremspunkt in der ersten Kurve etwas verschätzt. Danach wollte ich natürlich so viel Zeit wie möglich gutmachen.“
>
> Neil Verhagen, BMW

Für spektakuläre Szenen sorgte dabei unter anderem auch ein Highspeed-Duell von Verhagen und Sheldon van der Linde im Rowe-BMW auf der Döttinger Höhe, das jedoch fair ablief. Offensichtlich hat man dazuge-

BR FOTO

Es gibt noch kleine Autos: VW Scirocco R von Olaf und Kevin Olaf Rost

BR FOTO

Marco Holzer und Jaxon Evans testeten Neuerungen am Cup-Porsche

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

lernt. Denn in der Fahrerbesprechung wurde ein Duell an gleicher Stelle mit denselben Autos aus der vergangenen Saison als Beispiel gezeigt, wie man es nicht machen sollte. Nach Verhagens Stint gab es in Sachen Strategie noch eine kleine Planänderung. „Wir wollten eigentlich eine Runde länger fahren, hatten aber einen schleichenden Plattfuß an einem Hinterreifen vermutet, aber es war dann doch alles okay und hat uns nicht besonders beeinflusst“, so Harper. „Insgesamt können wir mit unserer Vorbereitung zufrieden sein“, sagte Verhagen. „Wir haben Fortschritte von Rennen zu Rennen gemacht.“

Packende Zweikämpfe

Der Kampf um Platz 2 verleitete die Zuschauer ähnlich wie das Highspeed-Duell zum Nägelkauen. In der letzten Rennstunde schnappte sich Martin im #99-Rowe-BMW Christopher Haase im Land-Audi und setzte sich danach kontinuierlich ab. „Ich hatte einige schöne und faire Kämpfe auf der Strecke“, sagte Martin. „Ich wusste, dass sie auf der Geraden einen Vorteil haben, also musste ich die erste Gelegenheit nutzen. Ich hatte danach auch im Verkehr etwas mehr Glück und konnte mich absetzen. Wir sind in allen schnellen und mittelschnellen Kurven gut, bei Audi liegen die Vorteile eher in der Traktion und dem Speed auf der Geraden, würde ich sagen.“

Insgesamt machten beide Rowe-BMW einen starken Eindruck auf der Strecke. Was machte also den Unterschied? „Wir hatten in einer Code-60-Phase Zeit gutgemacht, ansonsten waren wir in Sachen Pace ähnlich unterwegs wie das Schwesterauto“, meinte Martin.

Haase, der mit Patric Niederhauser und Christopher Mies antrat, lieferte gemeinsam mit den beiden Rowe-BMW mit die spektakulärsten Szenen im Rennen. Schon zu Beginn duellierte sich Haase mit Van der Linde (#98) und kam dabei mit zwei Rädern aufs Gras. Letzterer kam mit Teamkollege Dries Vanthoor schließlich als Vierter ins Ziel.

> „Ich musste bei meinem Überholmanöver aufs Gras. Sheldon hat mir aber direkt Platz gegeben. Es war nicht so kritisch, wie es aussah.“
>
> Christopher Haase, Audi

„Ich hatte aus dem Abschnitt Bergwerk mehr Schwung und konnte mich dann neben Sheldon setzen“, sagte Haase. „Vielleicht hatte er mich nicht gesehen oder erwartet. Er ist dann langsam nach links gezogen, ich bin daraufhin aufs Gras. Als er das gemerkt hat, hat er mir auch direkt Platz gegeben. Es war nicht so kritisch, wie es von außen ausgesehen hat.“

Den fünften und achten Rang belegten die beiden Falken-Porsche, die mit exakt derselben Fahrerbesetzung (Menzel/Müller/Ragginger) unterwegs waren. Vor allem Sven Müller zog die Aufmerksamkeit am Ende noch einmal auf sich, als er in den letzten Minuten mehrmals bei Vincent Kolb im Scherer-Audi auf Rang 7 anklopfte. Dazwischen schob sich noch der Frikadelli-Ferrari von Félipe Fernandez Laser und David Pittard auf die sechste Position. Vor allem Pittard fiel in seinem Stint positiv auf, als er einige Plätze gutmachte. Zwischenzeitlich sammelte man sogar einige Führungskilometer. Beim Boxenstopp musste man allerdings aus Sicherheitsgründen die Bremsscheiben wechseln und verlor so Zeit.

Mercedes-AMG blieb ebenfalls einem Trend treu: Eher im Hintergrund zu bleiben. Zwar führte die #9 von GetSpeed kurzzeitig, doch mehr als Platz 9 war am Ende nicht drin. Besonders schmerzhaft: Das Schwesterauto (#12) verunfallte mit Adam Christodoulou am Steuer so heftig, dass ein Start beim 24h-Qualirennen wohl entfallen muss.

Auf dem zehnten Platz lief ein alter Bekannter ein: Ex-DTM-Meister Timo Scheider kehrte im Scherer-Audi mit Mattia Drudi und Frédéric Vervisch auf die Nordschleife zurück. Sowohl der #9-GetSpeed-Mercedes als auch der Scherer-Audi bekamen am Ende noch eine 35-Sekunden-Strafe wegen Verursachens einer Kollision. Der Rutronik-Porsche wurde sogar disqualifiziert, weil man die maximale Anzahl an Einzelreifen pro Veranstaltung überschritten hatte.

Adrenalin weiter stark

In der Meisterschaftstabelle gibt wie schon gewohnt weiter Adrenalin Racing den Ton an. Inzwischen sogar mit zwei Teams. Sven Markert, Nils Steinberg und Yannick Fübrich – die Sieger der Klasse BMW M240i Racing – sowie Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen – Gewinner der VT2-R+4WD – haben den ersten Platz inne. Beide Mannschaften holten drei Klassensiege in Folge für die Mannschaft von Teamchef Matthias Unger.

Die TCR-Klasse war mit sieben Startern dieses Mal für die volle Punktzahl qualifiziert und brachte den Audi RS3 LMS von Møller Bil Motorsport von Håkon Schjærin, Atle Gulbrandsen und Kenneth Østvold als Sieger hervor. In der SP3-Kategorie fuhr der Renault Clio von Stephan Epp, Michael Uelwer und Timo Kaatz den ersten Platz ein. Der Sieg in der GT4-Klasse ging zum ersten Mal an das KCMG-Team aus Hongkong mit dem Toyota Supra GT4 mit den Fahrern Joshua Burdon, Edoardo Liberati und Martin Rump, die sich gegen FK Performance behaupteten. ■

NLS, 3. LAUF, 54. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY (4 STUNDEN)

Pole-Position
#98, Van der Linde/Vanthoor (Rowe Racing, BMW M4 GT3), 7.51,852 min
Schnellste Runde
#39, Mies/Haase/Niederhauser (Audi Sport Team Land, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.54,923 min

1.	#44	Harper/Hesse/Verhagen	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#99	Wittmann/Martin	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 16,853 sek
3.	#39	Mies/Haase/Niederhauser	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 24,550 sek
4.	#98	Van der Linde/Vanthoor	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 33,748 sek
5.	#3	Menzel/Müller/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 46,580 sek
6.	#30	Pittard/Laser	Frikadelli Racing Team	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro	+ 50,508 sek
7.	#5	Kolb/Stippler	Audi Sport Team Scherer PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.55,243 min
8.	#4	Menzel/Müller/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.55,596 min
9.	#9	Engel/Schiller	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 3.31,560 min
10.	#15	Vervisch/Scheider/Drudi	Audi Sport Team Scherer PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 3.31,811 min

BR FOTO

Sieger in der SP9 Pro-Am: Stefan Aust, Luca Ludwig und Christian Kohlhaas

BR FOTO

Der Renault Clio von Epp, Uelwer und Kaatz siegte in der SP3-Klasse

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Toyota holte in Portimão den zweiten WM-Laufsieg der Saison 2023

Toyota rasiert alle

Der zweite Lauf der Sportwagen-WM endete so wie der erste in Sebring: Toyota dominierte das Rennen in Portimão und überrundete alle Hypercar-Gegner. Wie in Florida war Ferrari mit dem 499P zweite Kraft. Porsche schaffte mit Platz 3 den ersten WM-Podestplatz mit dem neuen LMDh-Auto 963.

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

Das Fazit von Motorsport aktuell nach dem WM-Saisonstart in Sebring Mitte März lautete so: Toyota ist der haushohe Favorit für die restliche Saison und für Le Mans. Diese Prognose wurde beim zweiten WEC-Rennen in Portimão voll bestätigt: Das Toyota-Trio Sébastien Buemi, Ryo Hirakawa und Brendon Hartley (Startnummer 8) gewann das 6h-Rennen in Portugal überlegen. Wären die Teamkollegen mit der Nummer 7 (José María López, Mike Conway, Kamui Kobayashi) nicht bereits nach 50 Rennrunden wegen eines Sensorproblems zurückgefallen, wäre vermutlich der Vorsprung im Ziel noch deutlich größer ausgefallen, weil sich die beiden GR010-Teams in aller Regel gegenseitig pushen. So aber konnte der siegreiche Toyota bereits in der zweiten Rennstunde Dampf rausnehmen und das Risiko im Verkehr kontrollieren.

Unzuverlässiger Sensor

Der Rückfall von López, Conway und Kobayashi geht übrigens ausdrücklich nicht auf die Kappe von Toyota: Ein FIA-Sensor an der rechten hinteren Antriebswelle lieferte keine Daten mehr, weshalb Startfahrer Conway nach knapp 90 Minuten die Boxen ansteuern musste. „Das Auto lief einwandfrei und hätte weiterfahren können“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon, „aber die FIA erhielt keine Leistungsdaten mehr und war damit blind. Deshalb mussten wir reinkommen und den Sensor tauschen.“ Der Kompletttausch des rechten hinteren Viertelfahrwerks dauerte elf Minuten und kostete sieben Runden Rückstand, im Ziel belegte der zweite GR010 Hybrid damit nur den neunten Schlussrang.

> Auch wenn Toyota das Geschehen an der Spitze klar dominierte, platzierten sich am Ende alle fünf Autohersteller in der neuen gemeinsamen Hypercar-Topklasse der Sportwagen-WM in den Top 5.

Das führende Toyota-Trio konzentrierte sich darauf, ein sauberes Rennen ohne Risiko abzuspulen. „Natürlich haben wir bei den Überrundungen danach Vorsicht walten lassen“, so Brendon Hartley. Die Verkehrsdichte in Portimão war recht hoch, weil sich 37 Rennwagen die 4,653 Kilometer lange Strecke teilten. Doch Toyota ließ auch mit einem Auto an der Spitze nichts anbrennen.

Die Konkurrenz durfte sich freuen, denn plötzlich waren zwei Podestplätze zu vergeben – doch die anderen Hypercar-Hersteller mit Zwei-Wagen-Teams patzten ebenfalls mindestens mit einem Auto: Ferrari, Peugeot und Porsche verloren nach technischen Problemen mit jeweils einem Auto ebenfalls den Anschluss an die Spitze.

Das Resultat im Ziel ergab sich damit zwangsläufig aus dem Maß der Fehlerfreiheit: Der Ferrari mit der Startnummer 50 (Antonio Fuoco, Miguel Molina, Nicklas Nielsen) sowie der Porsche mit der Nummer 6 von Kévin Estre, André Lotterer und Laurens Vanthoor belegten mit einer Runde Rückstand die Plätze 2 und 3. Die Positionen 4 und 5 gingen an Cadillac und Peugeot – womit fünf Hersteller die fünf ersten Plätze in der neuen Hypercar-Topklasse belegten.

Wer daraus schließt, dass es sich um ein spannendes Autoren-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

nen gehandelt haben muss, der irrt. Überholmanöver in der Topklasse waren nur dann möglich, wenn die Schere bei den Rundenzeiten auf über zwei Sekunden auseinanderging, was wiederum maßgeblich mit der Reifenstrategie zusammenhing. Daher wurde das Rennen primär auf dem Schachbrett der Strategie ausgetragen – mit der Hinzufügung, dass der Toyota für alle Hypercar-Gegner außer Reichweite war.

Das zeichnete sich bereits im Qualifying ab: Brendon Hartley schnappte sich die Bestzeit, drei Zehntel vor den Toyota-Teamkollegen, aber volle 1,4 Sekunden vor dem drittplatzierten Ferrari. Die Italiener hatten beim Debüt des 499P in Sebring die Pole-Position geholt, verlegten sich in Portimão aber darauf, den Fokus auf die Rennabstimmung zu legen: Im Qualifying und im Rennen verwendeten die Ferrari nur den Medium-Compound, während Toyota das Rennen auf der weicheren Mischung in Angriff nahm. Bemerkenswert: Trotz höherer Temperaturen am Sonntag wäre Toyota in der Lage gewesen, das gesamte Rennen mit der weicheren Mischung zu bestreiten.

Beim führenden Auto wechselte Toyota aus Sicherheitsgründen im letzten Drittel auf die Medium-Mischung. Nach einem kurzen Scharmützel mit den Ferrari beim Start etablierte das Toyota-Werksteam aus Köln schnell die gewohnte Reihenfolge und brummte den Verfolgern in den ersten 20 Runden 23 Sekunden auf. Man konnte sich fortan nicht des Eindrucks erwehren, dass Toyota bereits nach einer Stunde Dampf rausnahm, da keiner der Gegner das Tempo mitgehen konnte.

Reifenflüsterer Toyota

Dabei lag die Stärke von Toyota wie schon in Sebring im zweiten Stint. Die Hypercar-Teams haben bei der Normdistanz von sechs Rennstunden nur 4,5 Reifensätze für Qualifying und Rennen, was bei fünf Stopps dazu zwingt, dass man haushalten muss. Toyota war im zweiten Stint schneller als der Hauptgegner Ferrari – obwohl man den weicheren Reifen verwendete. „Wenn man sich die Rundenentwicklung genau betrachtet, dann wird deutlich, dass wir einen Vorteil bei der Konstanz haben“, hielt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon fest.

„Bei uns geht die Schere zwischen dem ersten und dem zweiten Stint weniger weit auseinander als bei Ferrari.“ Laut Vasselon lag das Netto-Delta zwischen Toyota und Ferrari bei einer halben Sekunde. Der Franzose bestätigte nach dem Rennen, dass man die komplette Distanz mit der weichen Mischung hätte bestreiten können, was bedeutet: Ferrari wählte den härteren und damit konstanteren Reifen – und verlor trotzdem eine halbe Sekunde pro Runde. Und nur zur Klarstellung: Die Reifennutzung ist dezidiert kein Thema der Balance of Performance (BOP), denn da geht es nur um das Performance-Potenzial des Autos.

Trotzdem war man bei Ferrari insgesamt zufrieden: Zwar brachte das Werksteam AF Corse auch nur ein Auto ohne Probleme über die Distanz, doch in Sebring hatte man noch über eine Sekunde pro Runde im zweiten Teil der Doppelstints auf Toyota verloren, allerdings auf der gleichen Reifenmischung. Das Auto mit der Nummer 50 von Antonio Fuoco, Nicklas Nielsen und Miguel Molina schaffte dank sauberer Fahrt einen am Ende ungefährdeten zweiten Platz.

Negativ zu verzeichnen war aber der Umstand, dass das zweite Auto (James Calado, Antonio Giovinazzi, Alessandro Pier Guidi) in der dritten Rennstunde mit Bremsproblemen an der Vorderachse zurückgebunden wurde. „Wir hatten ein Problem mit dem Brake-by-Wire-System, was zu erhöhten Temperaturen an der Vorderachsbremse führte“, so Giuliano Salvi, bei Ferrari mitverantwortlich für die technische Seite.

In der Folge mussten die Fahrer Speed rausnehmen und die Rekuperationsstrategien ändern, um überhaupt im Rennen zu bleiben. Am Rennende schlich Schlussfahrer Pier Guidi komplett ohne die vorderen Bremsen ins Ziel. Salvi gab zu, dass besonders beim Thema Reifennutzung noch Fortschritte gemacht werden müssen: „Wir konnten hier etwas stärker pushen als in Sebring, der Rückstand zu Toyota ist zwar gesunken, aber immer noch recht deutlich vorhanden.“

Porsche: Viel Freude, aber …

Im Porsche-Camp freute man sich über Fortschritte, die im Rennen zum ersten Podium mit dem 963 führten. Wenige Stunden zuvor hatte der amerikanische Arm von Porsche Penske Motorsport in Long Beach sogar den ersten Rennsieg geholt.

Wie bei Ferrari und Toyota fällt die Bilanz jedoch deshalb gemischt aus, weil man nur ein ▷

MOTORSPORT-IMAGES

Ferrari zeigte sich in Portugal verbessert, aber Toyota bleibt unantastbar

PORSCHE

Erster WM-Podestplatz: Porsche 963 von Estre/Vanthoor/Lotterer

NACHRICHTEN

GTE-AM: ZWEITER C8-SIEG

Es war kein Zufall, dass die TV-Kameras in den Schlussminuten des WM-Laufs in Portimão primär auf die GTE-Am-Klasse gerichtet waren: Dort musste sich der führende Corvette-Pilot Nicky Catsburg gegen Ferrari-Star Alessio Rovera verteidigen. Catsburg hatte zwar gebrauchte Reifen drauf, Rovera immerhin zwei frische Pneus auf der linken Fahrzeugseite, was aber die Balance des Ferrari eher verhagelte. So konnte Catsburg dem Druck von Rovera in den letzten Runden standhalten und holte den zweiten Corvette-Sieg in Folge für sich und die Teamkollegen Ben Keating und Nicolas Varrone.

KUNDEN-963 AM FREITAG

Am Freitag dieser Woche kann das Porsche-Kundenteam Jota seinen LMDh-Flitzer 963 in Weissach abholen. Damit ist der Start beim 6h-Rennen der WEC in Spa Ende April sichergestellt. Das zweite WEC-Kundenteam, Proton Competition, wird sein Auto erst im Mai in Empfang nehmen und debütiert beim vierten WM-Lauf Anfang Juli in Monza.

PEUGEOT SCHALTET HOCH

Peugeot Sport validierte die neue hydraulische Schaltbetätigung für das Hypercar 9X8 bei einem Test Ende März in Le Castellet. Berichte, wonach bei diesem Test ein Getriebe kaputtgegangen sein soll, bestätigte Peugeot nicht. „Mit der neuen Schaltbetätigung sind die Probleme aus Sebring vom Tisch“, so Stellantis-Motorsportboss Jean-Marc Finot.

UNFALL IN RAHMENSERIE

Porsche-Pilot Alex Areia blieb am Freitag bei einem bösen Unfall im Rahmen der Porsche Sprint Challenge Iberica unverletzt: Areia crashte mit Bremsversagen in die Reifenstapel, der Elfer durchbrach den Fangzaun und landete auf der Tribüne, die fortan für das restliche Wochenende gesperrt blieb. Die FIA hat eine Untersuchung eingeleitet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Klare Hackordnung in der WM: Toyota vor Ferrari, dahinter die LMDh-Meute und Peugeot

XPB

Auto ohne Probleme über die Distanz brachte: Der 963 von Kévin Estre, André Lotterer und Laurens Vanthoor fuhr ein sauberes Rennen, nur in der letzten Rennstunde gab es noch mal kurz Aufregung, weil man in der einzigen Safety-Car-Phase des Rennens wegen eines defekten Sensors in der Tankanlage zu wenig Sprit nachgefüllt hatte. Lotterer musste deshalb noch mal für einen Splash an die Box, doch der Vorsprung war groß genug, um den dritten Platz bis ins Ziel zu verteidigen.

Der Rückstand von round about zwei Runden auf das Siegerauto dürfte allerdings auch Anlass zur Sorge sein. Porsche und Cadillac waren als LMDh-Vertreter klar im Hintertreffen und hätten die LMH-Trendsettter Toyota und Ferrari nur schlagen können, wenn die ausgefallen wären.

Porsche startete seine beiden Fahrzeugen mit unterschiedlichen Strategien: Während das Auto mit der Nummer 6 auf der Medium-Mischung losfuhr, nutzte Startfahrer Dane Cameron im Schwesterauto die weiche Mischung, verlor aber damit sofort den Anschluss an die Spitze – nach 50 Runden lag er bereits 72 Sekunden zurück.

Doch es sollte für Cameron, Frédéric Makowiecki und Michael Christensen noch schlimmer kommen: Der komplette Tausch der Servolenkungseinheit kostete 55 Minuten Standzeit, das Auto beendete das Rennen auf dem 35. und letzten Platz.

„Das war kein einfacher Tag“, fasste Urs Kuratle, Leiter LMDh-Werkssport, die Gemütslage bei Porsche treffend zusammen. „Bei der Servolenkung konnten wir die Ursache nicht sofort einkreisen, also haben wir das komplette System mit Pumpe und Antrieb getauscht. Beim anderen Fahrzeug wurde beim letzten Stopp wegen eines Sensorproblems zu wenig Benzin nachgefüllt. Positiv ist, dass wir mit dem 963 binnen weniger Stunden einen Sieg in der IMSA und den ersten Podestplatz in der WEC einfahren konnten.“

Porsche schlägt Cadillac

Kévin Estre freute sich übers Podium, stellte aber auch klar: „Wir sind nicht da, wo wir sein wollen. Wir haben zwar seit Sebring Fortschritte gemacht, was wichtig für die Stimmung und Moral in der Truppe ist. Fakt ist aber auch, dass Toyota und Ferrari deutlich schneller sind. Immerhin konnten wir Cadillac, die ja auch aus der LMDh-Plattform kommen, über Speed und Strategie hinter uns halten, während das in Sebring noch andersherum war.“

> „Positiv ist, dass wir mit dem Porsche 963 binnen weniger Stunden einen Sieg in der IMSA-Serie und einen Podestplatz in der WEC einfahren konnten.“
>
> Porsche-Projektleiter Kuratle

Während Cadillac die Strecke in Sebring aus dem Effeff kannte, war Portimão komplettes Neuland für den europäischen Ableger des Chip-Ganassi-Teams. Trotz des Erfahrungsrückstands konnte Startfahrer Richard Westbrook im ersten Stint den Anschluss an die beiden Ferrari halten, doch beim ersten Stopp fing sich der Brite beim Einfahren in die Boxengasse hinter einem Peugeot einen Bremsplatten ein, was die Reifenstrategie nachhaltig verhageln sollte.

Da Cadillac bei einem grünen Rennen eh einen Splash-Stopp hätte einlegen müssen, wurde die Strategie umgestellt, und Westbrook blieb für zweieinhalb Stints im Auto, was Cadillac aus der regulären Boxenstopp-Sequenz warf. „Das Rennen war daher für uns primär von der Taktik geprägt, denn auf der Strecke waren wir eher selten in direkte Zweikämpfe verwickelt“, so Alex Lynn, der sich das Auto mit Westbrook und Earl Bamber teilte. Die Gelbphase zu Rennende war unter diesem Aspekt auch keine echte Hilfe, sodass sich Cadillac in Portugal mit zwei Runden Rückstand und Platz 4 zufriedengeben musste.

Den größten Schritt im Vergleich zum WM-Debüt in Sebring verzeichnete Peugeot. Die Franzosen waren in Florida indisponiert, Zuverlässigkeitsprobleme und fehlender Speed sorgten für Ärger, auch intern. Für Portimão wurde die selbst entwickelte elektronische Schaltbetätigung entsorgt und durch ein hydraulisches System ersetzt. Damit waren die hartnäckigen Schaltprobleme aussortiert: Peugeot brachte beide Autos ins Ziel. Platz 5 für das Fahrzeug mit der Startnummer 94 von Nico Müller, Loïc Duval und Gustavo Menezes markieren einen deutlichen Aufwärtstrend, vor allem auch deshalb, weil man nur zwei Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Aufwärtstrend in Portugal: Peugeot trat in Portimão mit neuer Schaltung an

XPB

Zweiter GTE-Sieg in Folge für die Corvette von Keating/Catsburg/Varrone

auf den siegreichen Toyota verlor. Und das, obwohl das Team (wie Toyota) mit einem defekten Sensor an der Drehmoment-Messwelle kämpfte, was notgedrungen zu einer Weiterfahrt im sogenannten „Default Mode" mit deutlich reduzierter Leistung führte.

Wie alle anderen Hypercar-Teams (außer Cadillac) verlor aber auch Peugeot mit einem Auto den Anschluss: Bereits in der Einführungsrunde musste der zweite Peugeot mit einem Problem an der Servolenkung die Box anlaufen, Startfahrer Paul di Resta jagte dem Feld mit zwei Runden Verspätung hinterher.

„Wir hatten in Portimão eine bessere Performance als in Sebring, aber der Rückstand zum Beispiel auf Toyota ist weiterhin massiv", hielt Olivier Jansonnie, Technikchef bei Peugeot Sport, fest.

Ein großes Thema in Portimão waren die technischen Probleme bei den Hypercar-Teams: Zwei Fahrzeuge kämpften mit dem Ausfall der FIA-Sensoren an den Drehmoment-Messwellen, dazu gab es quer durchs Hypercar-Feld Bremsprobleme. Ferrari war davon ebenso betroffen wie die privaten LMH-Wagen von Glickenhaus und Vanwall-Kolles. Jacques Villeneuve hatte Glück im Unglück, als beim Vanwall-Piloten eine Stunde vor Ende die rechte Bremsscheibe explodierte: Der Kanadier flog in die Reifenstapel, was die einzige Safety-Car-Phase des Rennens auslöste.

United: LMP2-Doppelsieg

Beim WM-Start in Sebring verlor das United-Autosports-Team wegen einer lose baumelnden TV-Kamera den Sieg, in Portimão gab es die Wiedergutmachung: Josh Pierson, Guido van der Garde und Oliver Jarvis holten sich in Portugal den Sieg, knapp vor ihren Teamkollegen Frederick Lubin, Phil Hanson und Ben Hanley.

Ganz ohne Drama geht es aber bei United nicht: Das siegreiche Auto verpfuschte einen Fahrerwechsel von Van der Garde auf Jarvis, dazu gab es eine Strafe wegen eines Boxenstopp-Fehlers. Damit fiel das führende Auto auf Platz 2 hinter das von der Pole-Position gestartete Prema-LMP2-Team (Doriane Pin, Mirko Bortolotti, Daniil Kvyat) zurück, konnte die Reihenfolge aber beim letzten Stopp dann wieder umdrehen.

In der Folge war der Doppelsieg für United Autosports nicht mehr in Gefahr. Allerdings verlor das Prema-Team noch Platz 3 an die WRT-Mannschaft der Piloten Louis Delétraz, Rui Andrade und Robert Kubica. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SEBRING (USA)

Länge Strecke: 4,653 Kilometer; **Renndistanz:** 222 Runden = 1032,966 km; **Pole-Positions: LMH:** Brendon Hartley, Toyota GR010 (#8) 1.20,171 min; **LMP2:** Mirko Bortolotti, Prema Racing/Oreca (#63) 1.34,303 min; **GTE-Am:** Ben Keating, Corvette Racing/C8.R (#33) 1.41,362 min; **Schnellste Rennrunden: LMP1:** Mike Conway, Toyota GR010 (#7) 1.32,135 min; **LMP2:** Oliver Jarvis, United/Oreca (#23) 1.35,246 min; **GTE:** Alessio Rovera, Richard Mille/Ferrari 488 GTE (#83) 1.40,249 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota/GR010 Hybrid	6:01.26,343 h
2.	LMH	#50	Fuoco/Molina/Nielsen	AF Corse/Ferrari 499P	+1 Runde
3.	LMH	#6	Estre/Lotterer/Vanthoor	Penske Motorsport/Porsche 963	+1 Runde
4.	LMH	#2	Bamber/Lynn/Westbrook	Cadillac/V-Series R	+2 Runden
5.	LMH	#94	Duval/Menezes/Müller	Peugeot/Sport 9X8	+2 Runden
6.	LMH	#51	Calado/Giovinazzi/Pier Guidi	AF Corse/Ferrari 499P	+3 Runden
7.	LMH	#93	Jensen/di Resta/Vergne	Peugeot/Sport 9X8	+3 Runden
8.	LMH	#708	Dumas/Briscoe/Pla	Glickenhaus/LM 007	+5 Runden
9.	LMH	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota/GR010 Hybrid	+7 Runden
10.	LMP2	#23	Jarvis/Pierson/Van der Garde	United Autosports/Oreca 07	+7 Runden
11.	LMP2	#22	Hanley/Hanson/Lubin	United Autosports/Oreca 07	+7 Runden
12.	LMP2	#41	Andrade/Kubica/Delétraz	Team WRT/Oreca 07	+7 Runden
13.	LMP2	#63	Bortolotti/Kvyat/Pin	Prema Racing/Oreca 07	+7 Runden
14.	LMP2	#48	Beckmann/Ye/da Costa	Jota Racing/Oreca 07	+7 Runden
15.	LMP2	#9	Ugran/Viscaal/Correa	Prema Racing/Oreca 07	+7 Runden
16.	LMP2	#31	Gelael/Habsburg/Frijns	Team WRT/Oreca 07	+7 Runden
17.	LMP2	#28	Heinemeier-Hansson/Rasmussen/Fittipaldi	Jota Racing/Oreca 07	+7 Runden
18.	LMP2	#36	Vaxivière/Canal/Milesi	Alpine Racing/Oreca 07	+7 Runden
19.	LMP2	#34	Smiechowski/Scherer/Costa	Inter Europol/Oreca 07	+8 Runden
20.	LMP2	#35	Caldwell/Negrao/Rojas	Alpine Racing/Oreca 07	+9 Runden
21.	GTE-Am	#33	Keating/Varrone/Catsburg	Chevrolet/Corvette C8.R	+16 Runden
22.	GTE-Am	#83	Rovera/Wadoux/Perez Companc	Richard Mille Racing/Ferrari 488 GTE	+16 Runden
23.	GTE-Am	#85	Bovy/Gatting/Frey	Iron Dames/Porsche 911 RSR-19	+16 Runden
24.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Rigon	AF Corse/Ferrari 488 GTE	+16 Runden
25.	GTE-Am	#21	Alessi/Mann/de Pauw	AF Corse/Ferrari 488 GTE	+16 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	Brendon Hartley	53 Punkte
1.	Ryo Hirakawa	53
1.	Sébastien Buemi	53
2.	Antonio Fuoco	42
2.	Miguel Molina	42
2.	Nicklas Nielsen	42

MARKEN HYPERCAR

1.	Toyota	64 Punkte
2.	Ferrari	42
3.	Porsche	30

FAHRER LMP2

1.	Frederick Lubin	56 Punkte
1.	Philip Hanson	56
2.	Daniil Kvyat	40
2.	Mirko Bortolotti	40
2.	Doriane Pin	40
3.	Filipe Albuquerque	38

FAHRER GTE-AM

1.	Ben Keating	64 Punkte
1.	Nicky Catsburg	64
1.	Nicolas Varrone	64
2.	Christian Ried	33
2.	Julian Andlauer	33
2.	Mikkel Pedersen	33

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nürburgring Langstrecken-Serie: Zukunftsentscheidungen

VLN: Verträge bald fix?

Beim dritten Lauf zur NLS sickerten neue Infos zur Zukunft der Serie durch. Es könnte nun alles recht schnell gehen. Angeblich soll in den nächsten vier Wochen eine Entscheidung fallen, wie es 2024 weitergehen wird.

Von: **Bianca Leppert**

Während es in den vergangenen zwei Wochen nach dem Wirbel um einen Einstieg des AvD recht ruhig um die Zukunft der NLS war, gab es bei NLS 3 wieder einiges an Gesprächsstoff. Zum einen sah man einige bekannte AvD-Vertreter wie Volker Strycek und Lutz-Leif Linden im Fahrerlager, zum anderen machten Gerüchte die Runde, in den nächsten vier Wochen sollen die Verträge rund um die Zukunft der Serie fixiert werden. Die bisher veranstaltenden Clubs in der VLN Sport GmbH, die sich nun offen für weitere Gespräche gezeigt haben, sollen in diesen Tagen ein Konzeptpapier mit näheren Details bekommen. Zur Erinnerung: Ihnen waren 24 Prozent an der neuen Gesellschaft angeboten worden, die Nürburgring Holding hätte 51 Prozent und der AvD 25 Prozent.

Inzwischen scheint auch klarer, dass man nicht zwangsläufig darauf angewiesen wäre, sich weiterhin die Reglements gegenseitig mit dem ADAC Nordrhein zur Verfügung zu stellen, falls dieser nicht zustimmen sollte. Hier könnte wohl in der Theorie ein eigenes Reglement für die Special-Klassen geschrieben werden, das nur geringfügige Änderungen und Abweichungen enthielte. Andere halten es aber noch für fragwürdig, ob das wirklich so umgesetzt werden kann.

AvD-Generalsekretär Linden beruhigte jedenfalls und schickte die Botschaft an die Teams, dass sich keiner um die Saison 2024 Sorgen machen müsse – sollte der AvD mit im Boot sein. Danach sieht derzeit alles aus, denn es wurde nie über einen anderen „Stakeholder“ öffentlich gesprochen, auch wenn es hieß, die Holding spreche mit mehreren Beteiligten. Ein Reglement könnte dann im Herbst bereits stehen.

Mehrere Teamchefs kleinerer Teams merkten an: „Mit uns hat noch niemand gesprochen, was wir uns für die Zukunft wünschen würden.“ Auch die ILN wurde bisher zumindest nicht aktiv in inhaltliche Themen für die Zukunft eingebunden. ■

BR FOTO

Der AvD ist nicht nur neuer Sponsor der NLS, sondern wohl bald ein Teil davon

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FIA: SENSORPROBLEM LÖSEN

Nach den zwei Sensorproblemen an den Drehmomentmesswellen der Hypercars von Toyota und Peugeot beim zweiten Lauf der WEC in Portimão haben FIA und ACO ein Sondermeeting der Technical Working Group angesetzt. Die Sensoren sind an den Antriebswellen montiert und ermöglichen es den Regelhütern, die Einhaltung der Leistungsobergrenzen zu messen und zu kontrollieren, wie sie in der BOP der Topklasse fixiert sind. „Die Sensoren sind ein zentraler Bestandteil des BOP-Prozesses und müssen in so einem engen Wettbewerbsfeld wie in der Hypercar-Klasse unter allen Umständen immer funktionieren“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. Toyota musste deswegen ein Viertelfahrwerk tauschen, während Peugeot erlaubt wurde, auf einen sogenannten Default Mode umzuswitchen. „Wenn der Sensor kaputtgeht, dann tappt die Regelbehörde im Dunkeln, und der Sport wird zur Lotterie“, so Vasselon.

PEUGEOT MIT IMSA-REIFEN?

Beim zweiten Training der WEC in Portimão fuhr Peugeot irrtümlich mit den LMDh-Reifen, während der 9X8 eigentlich verpflichtend mit den gleich großen Pneus aus der WEC antreten muss. Peugeot ist der einzige verbliebene Hypercar-Hersteller, der die gleich großen Reifen des Hypercar-Ursprungkonzeptes verwendet, alle anderen LMH- und LMDh-Hersteller verwenden die breiteren Hinterräder aus der IMSA-Serie. Offenbar hatte Michelin die falschen Reifen aufgezogen, auch beim Peugeot-Team entdeckte niemand die falschen Größen, und auch die RFID-Sensoren von Michelin meldeten keinen Verstoß. Peugeot bemerkte den Fauxpas nach dem Training und erstattete Selbstanzeige bei der FIA, die von einer Bestrafung absah, weil sich daraus kein Performance-Vorteil ergab.

GLICKENHAUS: KEIN BODEN

Die Weiterentwicklung beim privaten Glickenhaus-Hypercar-Team war über den Winter ins Stocken geraten, die einzigen geplanten Änderungen betrafen einen neuen Unterboden für mehr Abtrieb sowie die Integration eines Brake-by-Wire-Systems. Doch beide Neuentwicklungen werden laut Teamchef Jim Glickenhaus nicht den Weg ins Auto finden, offenbar, weil aus finanziellen Gründen zu wenig damit getestet wurde.

XPB

WEC: ZWEI GT3 PRO MARKE

Die Sportwagen-WM hat in Portimão bestätigt, dass sie die Anzahl der GT3-Fahrzeuge pro Hersteller für nächstes Jahr begrenzen will. Die GT3-Klasse ersetzt 2024 die bisherige GTE-Am-Klasse, gleichzeitig soll auf WM-Ebene die LMP2-Klasse entfallen, weil der große Zulauf der Hersteller und der Kundenteams in der neuen Hypercar-Topklasse zu Platznot führt. Mittelfristig soll das gesamte Feld auf maximal 34 Fahrzeuge begrenzt werden. Bei bis zu neun Hypercar-Marken ab 2024 bleibt so nur noch Platz für 12 bis 14 GT3-Fahrzeuge, wobei jeder Hersteller nur noch zwei GT3-Autos an den Start bringen darf. Bevorzugt werden dabei 2024 jene Marken, die auch in der Topklasse antreten. Nur wenn der Platz ausreicht, dürfen auch Marken in der GT3-Klasse melden, die nicht in der Topklasse vertreten sind. Doch das ist unwahrscheinlich: Von den neun Hypercar-Herstellern haben sieben Marken GT3-Autos – damit sind schon mal 14 GT3-Startplätze weg ...

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

05.–07. MAI 2023
AM NÜRBURGRING

MOTORRAD TESTIVAL 2023

POWERED BY PROBEFAHRTENBUTLER

Jetzt buchen

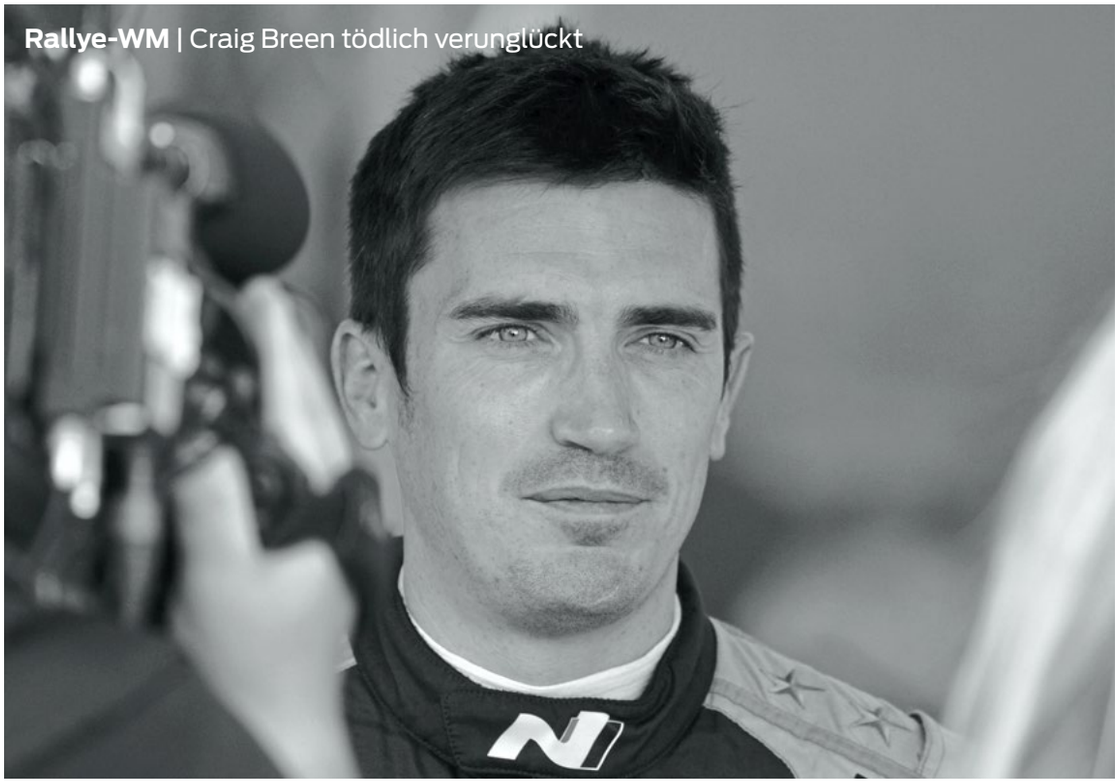
www.motorradtestival.de

Testen wie die Redaktion MOTORRAD

Auf den schönsten Straßen der Eifel die neuesten Bikes aus zwölf verschiedenen Kategorien im direkten Vergleich Probe fahren. Von Naked Bikes über Reiseenduros, Sportler, Tourer, Cruiser, Modern Classics, 125er bis zum E-Motorrad bleiben keine Wünsche offen.

Benelli · BRIXTON MOTORCYCLES · DUCATI · nürburgring · GARMIN · HARLEY-DAVIDSON · HONDA · Indian MOTORCYCLE · KYMCO · mash · MOTOMORINI · PROBEFAHRTEN BUTLER · ROYAL ENFIELD · SUZUKI · TRIUMPH · VOGE · YAMAHA Revs Your Heart · ZERO MOTORCYCLES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



ROESELER

Trauer um Craig Breen

Hyundai-Werkspilot Craig Breen ist bei einem tragischen Testunfall in Kroatien ums Leben gekommen. Der Ire wurde nur 33 Jahre alt.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer: Gegen 12.40 Uhr kam auf der für den öffentlichen Verkehr gesperrten Lokalstraße 2201 bei Lobor, gut 50 Kilometer nördlich der kroatischen Hauptstadt Zagreb ein Fahrzeug von der Straße ab. Der Fahrer wurde dabei tödlich verletzt, der Beifahrer blieb unverletzt.

Drei Stunden später ist die Rallyewelt nicht mehr wie sie war. „Hyundai Motorsport ist zutiefst traurig zu bestätigen, dass Fahrer Craig Breen heute bei einem Unfall während des Pre-Event-Tests für die Rallye Kroatien sein Leben verloren hat. Beifahrer James Fulton blieb bei dem Vorfall unverletzt. Hyundai Motorsport spricht Craigs Familie, Freunden und seinen vielen Fans sein aufrichtiges Beileid aus."

> „Vergiss nicht zu genießen. Vergiss nicht Spaß zu haben. Man muss Spaß haben. Das Leben ist sehr kurz."
>
> Craig Breen

Bilder von der Unfallstelle zeigen den i20 Rally1 des irischen Duos am Kurvenausgang einer Rechtskurve neben der Straße, die Beschädigungen scheinen gering. Laut Beobachtern soll beim Unfall ein Holzstamm durch die linke Seitenscheibe ins Fahrzeug eingedrungen sein und Breen tödlich verletzt haben.

„Wir werden dich vermissen"

Der Schock in der Rallyewelt über den tragischen Unfall ist groß. „Unsere Gedanken und Gebete sind in dieser schweren Zeit bei seinen Angehörigen und der Rallye-Gemeinschaft", schrieb FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem. Zahlreiche Teams und Fahrerkollegen, meldeten sich über die sozialen Medien zu Wort.

„Ich bin total am Boden zerstört von dieser Nachricht. Ich kenne die Familie Breen schon lange und kann einfach nicht glauben, dass Craig gestorben ist", so M-Sport-Boss Malcolm Wilson.

„Mir fehlen die Worte. Jeder liebte Craig wegen seines großartigen irischen Charakters und seiner Begeisterung für unseren Sport. Ruhe in Frieden Craig, wir werden dich vermissen", schrieb Sébastien Ogier.

Ott Tänak lässt wissen: „Ich kann nicht glauben, dass ich das jetzt schreibe. Das Leben kann so zerbrechlich und unfair sein. Ich kann nicht glauben, dass wir dich verloren haben, Kumpel! Wir haben gerade eine SMS geschrieben, und im nächsten Moment antwortest du nicht mehr. Ich werde dich so sehr vermissen."

Thierry Neuville schrieb: „Ich habe einen Teamkollegen verloren, aber vor allem habe ich einen Freund verloren. Craig, deine Leidenschaft für den Rallyesport war unermesslich, deine Freude hinter dem Lenkrad war unübertroffen, deine emotionalen Kommentare am Ende der Etappe waren in einer eigenen Liga. Ruhe sanft mein Freund."

Schneller Aufstieg

Craig Breen wurde am 2. Februar 1990 im irischen Slieverue geboren. Als Sohn des nationalen Meisters Ray Breen lag ihm die Begeisterung für den Motorsport im Blut. Mit neun Jahren begann er mit dem Kartfahren und wechselte im Jahr 2007 als 17-Jähriger ins Rallyeauto. Zwei Jahre später hatte er die britische und internationale Fiesta Sporting Trophy gewonnen, krönte sich 2011 zum Champion der WM-Akademie und feierte in einem Ford Fiesta S2000 von M-Sport im Folgejahr den SWRC-Titel. Als beim IRC-Lauf auf Sizilien 2012 sein Beifahrer Gareth Roberts tödlich verletzt wurde, nachdem ihr Peugeot eine Leitplanke traf, zog Breen in Erwägung, seine Karriere zu beenden. Roberts Eltern redeten ihm zu, weiterzumachen.

Bei 82 WM-Starts markierte Breen 32 Bestzeiten, fuhr 42-mal in die Punkte und holte insgesamt 391 WM-Zähler. Seinen ersten von insgesamt neun Podestplätzen feierte Breen im Citroën DS3 WRC bei der Rallye Finnland 2016, seinen letzten bei der Rallye Schweden 2023 im Hyundai i20 Rally1. ■

HONZA FRONEK

Der Durchbruch: Schnellster WM-Akademiker

ROESELER

Erste WRC-Station: 28 WM-Starts mit Citroën

HONZA FRONEK

Letzter Auftritt: Platz 2 in Schweden 2023

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Besondere Belastung

Hyundai verzichtet nach dem tragischen Testunfall auf ein drittes Werksauto

ROESELER

Zum dritten Mal steht die Rallye Kroatien auf dem Tourplan der weltbesten Rallyepiloten. Normalerweise ein Freudenfest – allen voran für die Teamleader Sébastien Ogier (Toyota), Ott Tänak (M-Sport Ford) und Thierry Neuville (Hyundai), wäre da nicht der Schock über den Tod von Craig Breen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach den losen Schotterpisten in Mexiko wechselt die Rallye-WM für den vierten WM-Lauf zurück auf Festbelag. Der Respekt unter den Fahrern ist groß. Denn aufgrund der ganz unterschiedlichen Asphaltoberflächen und dem launischen Aprilwetter in Kroatien müssen sich die Werksfahrer auf ständig wechselnde Grip-Verhältnisse einstellen.

Eine echte Herausforderung, schielen doch nahezu alle Teams auf maximale WM-Zähler. Allen voran Tabellenführer Ogier, der nach Spanien auch die nahezu schneefreie Rallye Monte Carlo gewann und nach dem zweiten Saisonsieg in Mexiko als Tabellenführer zuerst auf die unberührten Strecken darf. Dem achtmaligen Weltmeister folgt Hyundai-Speerspitze Neuville, der mit seinem Sieg in Japan seine Asphalt-Qualitäten unterstrich. Ähnliches gilt für Ott Tänak, der auf trockenen Pisten aber noch mit dem Handling des Ford Puma Rally1 fremdelt.

Volle Konzentration

Dass die knifflige Dreitageshatz höchste Konzentration erfordert, zeigte sich sowohl 2021 als auch im Vorjahr. Bei der kroatischen WM-Premiere schlug Ogier seinen Toyota-Teamkollegen Evans auf den allerletzten Metern um 0,6 Sekunden. 2022 zog Weltmeister Kalle Rovanperä erst auf der Powerstage an Ott Tänak vorbei und gewann mit 4,3 Sekunden Vorsprung.

Kopfzerbrechen bereitet den Teams das zu erwartende Aprilwetter: Von eitler Frühjahrssonne bis kühlen Regenschauern scheint alles möglich. Die Streckenführung entspricht bis auf kleine Anpassungen jener aus dem Vorjahr und führt über 1649,62 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen und insgesamt 301,26 WP-Kilometern.

ROESELER

Reist mit zwei Saisonsiegen an: Ogier

Die Spitze des 56 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden acht Rally1-Hybride von Ford (2), Hyundai (2) und Toyota (4). Dahinter brennt einmal mehr die Luft: Von den 25 Teams der zweiten Liga gehen 19 in der breit und top besetzten WRC2 auf Punktejagd (siehe Randspalte). Nach dem Saisonauftakt in Schweden sind in der WRC3 zum zweiten Mal acht zentral von M-Sport eingesetzte Ford Fiesta Rally3 der WM-Junioren mit von der Partie. Ein Dutzend frontgetriebene Rally4-Autos von Ford, Opel, Peugeot und Renault runden das bunte Feld ab. ■

WM-NACHRICHTEN

WRC2: REVANCHE FÜR MONTE CARLO?

Zwar kämpft WRC2-Leader Oliver Solberg in Kroatien nicht um WRC2-Punkte, sehr wohl aber um den Sieg. Seine Toksport-Kollegen Gus Greensmith, Emil Lindholm, Sami Pajari und Nikolay Gryazin treffen auf kroatischem Asphalt erstmals wieder auf Monte-Sieger Yohan Rossel und dessen jungen Citroën-Kollegen Alejandro Cachon. Rossel verhinderte beim Auftakt mit einem erfolgreichen Protest gegen Gryazin den Debütsieg des neuen Skoda Fabia RS. Bei der Vergabe der vorderen Plätze wollen aber auch Georg Linnamäe (Hyundai), Nicolas Ciamin (VW) sowie das M-Sport-Duo Adrien Fourmaux und Gregoire Munster mitreden.

KREMER IN DER FAVORITENROLLE

Am Sonntag saß Armin Kremer erstmals im neuen Skoda Fabia RS Rally2 und spulte rund 80 Testkilometer ab. Für seine vier Kontrahenten im für Fahrer über 50 Jahre ausgeschriebenen Master-Cup gilt der Deutsche dennoch als Favorit. „Armin hat viel Erfahrung und hier im Vorjahr gewonnen“, sagt Masters-Champion Mauro Miele, der schon bei der Rallye Monte Carlo und in Schweden Cup-Punkte sammelte und vor seinem dritten Saisonstart wie die Toksport-Piloten Greensmith und Gryazin in Kroatien eine Testrallye bestritt.

WM-PREMIERE FÜR FABIO SCHWARZ

Im Vorjahr tobte Fabio Schwarz, Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, im nationalen Feld der Rallye Estland im Ford Fiesta Rally4 erstmals über WM-Pisten. Bei seinem 25. Rallyestart feiert der 18-Jährige nun sein WM-Debüt in einem allradgetriebenen Ford Fiesta Rally3. Vier weitere WM-Auftritte auf Sardinien, in Estland, Griechenland und der Rallye Zentraleuropa sollen folgen. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Österreichische Rallye-Meisterschaft | Rallye Lavanttal

FESSL

Nervenstarker Neubauer

Ex-Meister Hermann Neubauer trotzt im Lavanttal nicht nur Schnee, Matsch und Regen, sondern auch allen Angriffen von Simon Wagner und besiegt den Titelverteidiger seit über zwei Jahren erstmals wieder im direkten Vergleich.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Blick auf die Zahlen zeigt, wie weit die Dauerduellanten Simon Wagner und Hermann Neubauer auch beim dritten von sechs ÖRM-Läufen in Kärnten der Konkurrenz enteilt sind: Beim Kampf um den Sieg der 45. Rallye Lavanttal können weder Rekordlandesmeister Raimund Baumschlager, die Deutschen Dominik Dinkel und Albert von Thurn und Taxis noch der ungarische Routinier Kristóf Klausz mithalten. Im Gegenteil, bei widrigen Bedingungen nach einem späten Wintereinbruch bekommen die schnellsten Mitstreiter zwei bis drei Sekunden eingeschenkt – pro WP-Kilometer, versteht sich.

Am Freitag legt Neubauer mit zwei Bestzeiten vor und hat auch auf der ersten Samstagsprüfung rund um Wolfsberg die Nase knapp vorn. Wagner kontert und verkürzt den Rückstand auf 5,2 Sekunden. Der zwischenzeitlich Drittplatzierte Günther Knobloch (ebenfalls Skoda) hat da schon über eine Minute Rückstand. Ergo konzentrieren wir uns auf das Duell an der Spitze.

Zwar wechseln sich der 29-jährige Champion und sein fünf Jahre älterer Vorgänger bei den weiteren Bestzeiten bis zum Ziel ab, Neubauer kann aber immer etwas mehr Zeit gutmachen, als er zuvor abgibt und gewinnt mit 17,6 Sekunden Vorsprung.

Mit „107 Prozent“

„Mir fällt ein Stein vom Herzen, habe ich doch bei der Jänner-Rallye 2020 zuletzt im direkten Vergleich gegen Simon gewonnen“, jubelt der Salzburger. Wagner zollt dem Widersacher Respekt: „Das ging an die Nerven. Ich habe heute alles gegeben. Wäre ich heute 105 Prozent gefahren, hätte Hermann wohl 107 Prozent ausgepackt. In der Meisterschaft bleibe ich weiter vorn, und als Nächstes folgt ein Schotterlauf, da werden die Karten neu gemischt. Ich kann also gut mit Platz 2 leben.“

FESSL

Kann mit Platz 2 gut leben: Wagner

FESSL

Schnellster Fronttriebler: Waldherr

Mit Respektabstand von 2,50 Minuten wird der Ungar Klausz wie im Vorjahr Dritter. Auf den Plätzen 4, 5 und 6 folgen Baumschlager (+ 3,10 min) Knobloch (+ 3,43 min) und Thurn und Taxis (+ 4,11 min). Dahinter fehlen dem besten Nicht-Skoda-Piloten Dinkel (Ford) schon über fünf Minuten auf Sieger Neubauer.

Die 2WD-Wertung für frontangetriebene Fahrzeuge dominiert wie beim Saisonauftakt Luca Waldherr. Auf dem Weg zum Start-Ziel-Sieg markiert der 28-Jährige im Opel Corsa Rally4 sieben von zehn möglichen Bestzeiten. Dreimal ist sein härtester Verfolger und Rebenland-Klassensieger Mark Skulj Schnellster and und wird mit 35 Sekunden Rückstand Zweiter vor seinem slowenischen Landsmann Simon Roncel (Peugeot, + 3,22 min). ■

Interview mit Wilhelm Singer, Vorsitzender der Rallye-Kommission des AMF (Austrian Motorsport Federation)

„Wir freuen uns alle auf die Rallye-WM“

Wilhelm Singer ist unter anderem Mitglied der FIA-Rallye-Kommission. Der 70-jährige Österreicher über die heimische Topliga, Nachwuchsarbeit und die Rückkehr der Rallye-WM.

Von: **Reiner Kuhn**

Halbzeit in der ÖRM. Wie sieht Ihr Zwischenfazit aus?
Wenn trotz widrigem Wetter mehrere 10 000 Zuschauer an die Strecken kommen, spricht das für sich. Der Rallyesport war und ist hier sehr populär. Die Leute sind hautnah dabei und sehen mit Skodas oder Opels toll bewegte Autos, die sie kennen. Hinzu kommt, dass wir in Österreich trotz bekannter Rennstrecken nie größere Rennserien, aber dafür schon immer tolle Rallyes mit großer Tradition hatten.

Wie steht es um die öffentliche Wahrnehmung?
Natürlich muss sich auch der Rallyesport anpassen. Dies klappt aber ganz gut, Genehmigungsbehörden und Anwohner wissen mit so einer Sportveranstaltung umzugehen. Die meisten akzeptieren es, dass die Zufahrt nach Hause an einem Tag eingeschränkt ist, bei einem Faschings- oder Fronleichnam-Umzug ist das ähnlich. Viele sind sogar langjährige Unterstützer. Die Rallye im Lavanttal ist über 40 Jahre alt, die im Waldviertel über 50 und die Jänner über 70. Auch die Rallye Weiz ist in wenigen Jahren zu einem Top-Event mit internationalem Teilnehmerfeld gereift.

Dennoch machen Wagner und Neubauer den Titel unter sich aus. Was muss sich sportlich tun?
Keine Frage, die beiden fahren aktuell in einer eigenen Liga. Um die Leistungsdichte an der Spitze mache ich mir aber weniger Sorgen, meist sind über ein Dutzend mitunter top besetzte Turbo-Allradler am Start. Dünner ist die Luft beim Nachwuchs. Da gibt es Handlungsbedarf.

Was macht der Verband?
Wir haben in der Junior-Wertung kostenintensive Rally4-Autos gestrichen und gleichzeitig das Höchstalter auf 25 Jahre gesenkt. Was fehlt, ist ein Fördersystem, daran müssen wir beim Verband arbeiten. Vielleicht hilft es, dass die Rallye-WM genau 50 Jahre nach der Alpenfahrt 1973 wieder nach Österreich kommt. Wir freuen uns alle riesig darauf! ■

FESSL

Wilhelm Singer startete Ende der 1970er-Jahre bei der Lavanttal-Rallye und ist heute auch für die FIA tätig

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit der Mamba vorne: Maro Engel (#48) holte sich beim Vortest die Bestzeit

ADAC

Schnelle Mamba

Beim Test am Red Bull Ring hat sich die DTM auf die neue Saison unter dem ADAC eingeschossen. Die Bestzeit sicherte sich Maro Engel im Mercedes.

Von: **Michael Bräutigam**

Bevor es in Spielberg rundging, tröpfelten noch zwei News ein. Die eine, kleinere, betraf die Verkündung von Mick Wishofer im Cockpit des zweiten Grasser-Lambo. Damit wurde bestätigt, was ohnehin seit Wochen vermutet wurde.

Die zweite, größere News betraf das Attempto-Team, das sich um zwei Startplätze bemüht hatte, diese aber in erster Instanz nicht zugestanden bekommen hatte (siehe Ausgabe 13). Nun ist man wie in der GTWC mit Tresor Competition und Orange1 Racing doch dabei, mit den Audi-Werksfahrern Mattia Drudi und Patric Niederhauser. Beim Test in der Steiermark war das neu bestätigte Team aber nicht anwesend.

Abgesehen davon fehlte nur Mirko Bortolotti, der parallel bei der WEC in Portimão fuhr und in Spielberg von Sandy Mitchell vertreten wurde. Außerdem verzichtete Lucas Auer auf den Test, weil er sich selbst noch etwas Zeit geben will, ehe er nach seiner Verletzung von Daytona wieder ins Cockpit einsteigt. Beim Winward-Team ist man aber entspannt, dass der Vizemeister bis zum Saisonstart Ende Mai fit ist – und vorher auch noch private Tests absolvieren kann.

Wie üblich kann man aus Testfahrten nur begrenzt Rückschlüsse ziehen. Weil man aber in diesem Jahr mit den gleichen Reifen und derselben BOP fährt wie das ADAC GT Masters, sind die Zeiten dennoch nicht zu unterschätzen. Der Testschnellste Maro Engel fuhr mehr als zwei Zehntelsekunden schneller als die Pole-Zeit vom GT Masters im vergangenen Jahr. „Es war ein guter Tag, vor allem auch der erste Testtag mit meinem neuen Team“, fasste Engel zusammen, der 2022 schon einen Gaststart beim Landgraf-Team absolvierte, als er am Nürburgring Teamkollege vom späteren GT-Masters-Champion Raffaele Marciello war. Engel sitzt in diesem Jahr in dem AMG GT3 mit dem markanten „Mamba“-Design von Hauptsponsor Mann-Filter. Und er zählt für viele zu den absoluten Titelfavoriten. „Wir haben hohe Ziele und wollen um die Meisterschaft mitfahren“, macht der AMG-Pilot eine Kampfansage.

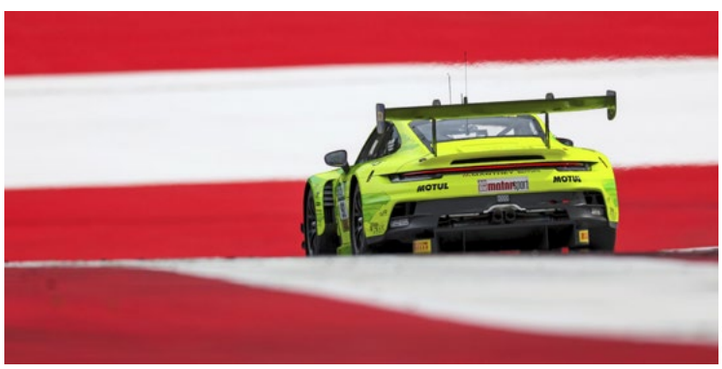
> „Es war ein guter Tag, vor allem auch der erste Testtag mit meinem neuen Team. Wir haben hohe Ziele und wollen um die Meisterschaft mitfahren.“
>
> Maro Engel, Landgraf-Mercedes

Wenige Tausendstel hinter Engel landete Titelverteidiger Sheldon van der Linde. Er war – wie Engel und Markenkollege Marco Wittmann – am Samstag noch bei der NLS aktiv und fuhr deshalb nur am Sonntag. Trotzdem war auch er zufrieden. „Für mich war extrem wichtig, den Pirelli-Reifen kennenzulernen, da ich den noch nicht so oft gefahren habe“, so der Schubert-BMW-Pilot. „Es scheint ganz gut zu funktionieren, obwohl man sagen muss, dass der Red Bull Ring gut zum BMW passt.“

Bei BMW ist auch noch das letzte offene Cockpit zu füllen, nämlich das neben Wittmann bei Project 1. Die Truppe aus Lohne fuhr nur am Sonntag, da aber mit zwei Autos. Im zweiten M4 GT3 fuhren mit Dev Gore und Esteban Muth zwei Fahrer mit je zwei Jahren DTM-Erfahrung. Es gibt aber noch andere Kandidaten für das verbleibende Cockpit, über das möglicherweise noch in dieser Woche entschieden wird.

Fleißigster Tester war übrigens Luca Engstler, der das Vorjahresauto von René Rast fährt und in diesem 288 Runden abspulte.

Am Sonntag gab es noch einen zusätzlichen Reifentest, weil der auf Langstreckenrennen ausgelegte Pirelli-Reifen kaum nachlässt. Nun wird überlegt, dass man auf einigen Strecken einen Mindest-Kaltluftdruck vorschreibt. In Spielberg wurde dieser auf 1,3 bar festgelegt, und dann sollte 40 Minuten gefahren werden. Ergebnis: Ein deutlich stärkerer Zeiten-Drop. Weil der aber auch von Marke zu Marke stark variiert, wird darüber noch zu reden sein. ■



ADAC

Design-Update: Manthey EMA startet mit „Grello“ (Foto) und „Greeno“

ADAC

Reifen-Update: Für einige Strecken gibt es wohl Mindest-Luftdrücke

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR World Tour

Letzte Bausteine

Ende nächster Woche startet die neue TCR World Tour. Nun stehen der komplette Kalender sowie die Audi-Piloten fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Die schlechte Nachricht vorweg: Statt vier wird das Comtoyou-Team nur zwei Audi an den Start bringen. Die sind dafür aber bestens besetzt: mit dem 2012er-Tourenwagen-Weltmeister Rob Huff sowie mit dem 2021er-WTCR-Vizemeister Frédéric Vervisch.

Insgesamt ist damit ein Feld von acht permanenten Startern für die Welttournee fix: Vier Lynk & Co, zwei Hyundai und zwei Audi. Außerdem hofft man auf – relativ sicher – zwei Honda sowie – nicht so sicher – zwei Cupra, dann wäre das Dutzend voll und man hätte so viele Starter wie zuletzt in der WTCR.

TCR AUSTRALIA

Nacht-Spektakel: Die TCR World Tour wird in Sydney unter Flutlicht fahren

Seit letzter Woche ist nun auch der Kalender praktisch komplett. Zwar steht die Bestätigung für Macau noch aus, die allgemeine Erwartungshaltung ist jedoch, dass man in diesem Jahr bei der TCR Asia Challenge den Tour-Event abhält.

Klar ist jetzt auf jeden Fall, dass der erste Teil des Australien-Doubleheaders am Wochenende des 4./5. November im Sydney Motorsport Park stattfindet – und zwar unter anderem mit einem Nachtrennen. Die TCR Australia, mit der man sich dort die Strecke teilt, hatte bereits letztes Jahr das Nacht-Vergnügen. Eine Woche später geht es dann in Bathurst direkt zum nächsten Highlight im Tour-Kalender.

Nun fehlen also „nur" noch die allerletzten Bausteine, nämlich ob Honda und Cupra letztlich wirklich dabei sind und wer die jeweiligen Autos dann besetzt. ■

NACHRICHTEN

BTCC: INGRAM VORN

Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai) war vergangene Woche beim offiziellen Vorsaisontest der BTCC schon wieder Schnellster. Er sicherte sich in Brands Hatch die Bestzeit vor Ashley Sutton (Ford).

TCR SÜDAMERIKA: ZWEI SIEGE FÜR DEN LEADER

Nachdem er mit P1 und P2 einen Traum-Saisonstart hingelegt hat, zog Ignacio Montenegro (Honda) in Rosario gleich nach: Er setzte sich in beiden Rennen durch und baut so die Tabellenführung aus.

TCR EUROPE: COMTOYOU-QUARTETT STEHT FEST

Das Meisterteam Comtoyou Racing (Audi) hat seine vier Fahrer für die Saison verkündet. Neben Vize-Champion Tom Coronel startet erneut Viktor Davidovski. John Filippi und Kobe Pauwels stoßen dagegen neu zum Team.

NASCAR

Larson: Wieder Shorttrack-Sieg

Kyle Larson (Chevrolet) ist der neue König der Shorttracks: In Martinsville holte er sich bereits seinen zweiten Saisonerfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Sieg in Richmond, Pole in Bristol – mit unglücklichem Rennende – und Sieg in Martinsville. Kyle Larson hat sich zum absoluten Shorttrack-König der laufenden Saison entwickelt. Der Sieg auf dem „Paperclip" in Virginia schien dabei aber zunächst unter anderen Fahrern ausgemacht zu werden.

In der ersten Stage setzte sich zunächst Ryan Preece von der Pole aus an die Spitze und holte sich seinen ersten Stage-Sieg überhaupt. Segment zwei ging dann an Kevin Harvick, der sich zum ersten Mal seit 2020 wieder eine Stage sicherte. Larson war mit den Plätzen 9 und 10 in den Stages dagegen noch unauffällig unterwegs.

Im dritten und finalen Segment stahl er den bis dato führenden Stewart-Haas-Fords aber die Show. Als J.J. Yeley wegen eines Bremsproblems 57 Runden vor Ende die dritte und letzte Caution auslöste, pokerte Crewchief Cliff Daniels mit nur zwei neuen Reifen hoch. Doch die Führung, die Larson 30 Runden vor Schluss eroberte, gab er daraufhin nicht mehr ab. Er gewann mit über vier Sekunden vor den Ex-Champions Logano und Truex.

Dominanz in Liga 2 und 3

So klar wie Larsons Sieg am Ende war, so deutlich setzten sich auch die Gewinner in der zweiten und dritten Liga durch. In der Xfinity Series führte John Hunter Nemechek (Toyota) 198 der 250 Runden an, gewann beide Stages und am Ende auch das Rennen.

Bei den Trucks kamen zu Beginn erstmals Regenreifen auf noch feuchter Strecke zum Einsatz. Auch Corey Heim (Toyota) gewann beide Stages und lag in Front, als das Rennen wegen erneuten Regens früher endete. ■

MOTORSPORT IMAGES

Strategie-Sieger: Kyle Larson (r.) mit Crewchief und Grandfather Clock

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
9. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Chase Briscoe (USA)	Ford
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
9.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 9 von 36 Rennen

1.	Bell (Toyota)	302 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	297
3.	Harvick (Ford)	287
4.	Larson (Chevrolet)	285
5.	Truex Jr. (Toyota)	266
6.	Reddick (Toyota)	265
7.	Logano (Ford)	258
8.	Busch (Chevrolet)	250
9.	Hamlin (Toyota)	247
10.	Blaney (Ford)	241

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Texas Ranger

Álex Rins hat auf dem Circuit of the Americas die Hackordnung in der MotoGP ganz schön durcheinandergebracht. Er beendete die Siegesflaute von Honda und holte den 100. Podestplatz für LCR. Es war aber fast gespenstisch, wie viele Fahrer stürzten.

Von: **Imre Paulovits**

Es sah alles nach Plan aus. Francesco Bagnaia fuhr vorneweg, der Ducati-Werkspilot hatte auch in Austin von allen die beste Pace. Doch LCR-Honda-Pilot Álex Rins kam immer wieder heran und machte Druck, den der Weltmeister vorn aber gelassen nahm. Dann passierte das Unvorstellbare: Bagnaia stürzte. Das zweite Mal innerhalb von zwei Wochen machte der haushohe Favorit einen Fehler. Von nun an war alles auf den Kopf gestellt. Álex Rins trieb die vermeintlich unterlegene Honda beängstigend schnell durchs Geschlängel, zeigte auch auf den Geraden und den Bremszonen keine Schwäche und beendete die 24 Rennen andauernde sieglose Zeit von Honda, indem er den 100. Podestplatz für Lucio Cecchinellos LCR-Team holte. Er ist der erste Fahrer seit Argentinien 2018, der außer Marc Márquez mit Honda ein MotoGP-Rennen gewinnen konnte, und nun hat er in Austin in der Moto3, in der Moto2 und in der MotoGP mit Suzuki und mit Honda gewonnen. Die Emotionen schwappten über. Lucio Cecchinello konnte die letzten Runden nicht mehr auf den Bildschirm schauen, die Honda-Oberen Tetsuhiro Kuwata, Shinichi Kokubu und Ken Kawauchi verwickelten einander in nervöse Gespräche, aber als der 27-jährige Spanier schließlich als Sieger abgewunken wurde, waren alle gleichermaßen aufgelöst.

Alte Kräfteverhältnisse

Dabei hatte das Wochenende ganz anders angefangen. Auch auf der mit Bodenwellen gespickten Strecke mit ihren vielen Richtungswechseln, langen Geraden und brutalen Bremszonen zeigten sich die Ducatis als die Motorräder, die sich am besten abstimmen ließen. Vier von ihnen kamen direkt in Q2, aber eben auch Álex Rins. Dort qualifizierte er sich gleich für den zweiten Startplatz und konnte sich diesen auch im Sprintrennen erobern. Aber Weltmeister Francesco Bagnaia war eine Nummer zu groß, an ihn kam keiner heran. Als es im Sprintrennen texanisch heiß wurde, bekamen alle sogar auf der halben Distanz Reifenprobleme, doch die Welt war noch in Ordnung. Abgesehen von der von Fabio Quartararo, der nach einem Sturz in Turn 1 völlig frustriert konstatieren musste, dass es einfach auf die Dauer nicht gutgeht, wenn er die Schwächen der Yamaha überfahren muss. „Wir können nur alleine schnell fahren“, so der Ex-Weltmeister. „Wenn uns jemand die Linien blockiert, sind wir verloren. Die Vorderreifen überhitzen, so kann man keine Rennen gewinnen. Ich sehe, wie die Ducatis ihre Kraft in Vortrieb umsetzen, während unser Motorrad sich nur aufbäumt oder hinten durchdreht. Heute ist ein Paket aus Aerodynamik, Motorleistung und Elektronik gefragt, da liegen wir um Jahre zurück. Mit dem Konzept der M1 lässt sich heute nichts mehr gewinnen“, ließ er Dampf ab.

> „Ich habe keinen Fehler gemacht. Das Motorrad fühlte sich perfekt an, ich hatte alles im Griff und habe überhaupt nicht gepusht.“
>
> Francesco Bagnaia

Außer Rins konnte niemand ein japanisches Motorrad in die Top 10 bringen, die Aprilias und die KTMs waren es, die den Ducatis Paroli bieten konnten, wobei Maverick Viñales am Start wieder alle Chancen vergab. „Es ist die

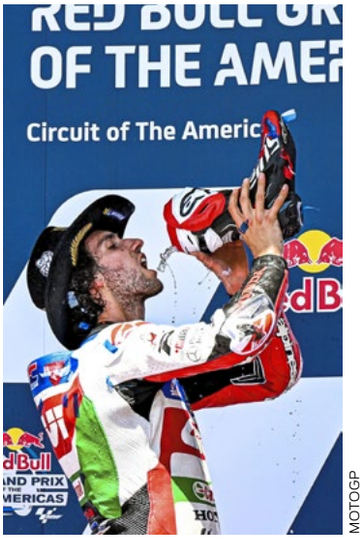
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

Einer, der sich in Texas durchsetzen kann: Álex Rins gewann in Austin nun auch mit der Honda

MOTOGP

Kampf um die Plätze: Luca Marini (#10) verdrängte Quartararo auf Platz 3



MOTOGP

Auch Rins trank aus seinem Stiefel

MICHELIN

Hier war alles noch im grünen Bereich: Francesco Bagnaia (#1) vor Álex Rins, wie auch im Sprintrennen

Kupplung, die wir in den Griff bekommen müssen, dann werden wir gewinnen können“, frohlockte der Aprilia-Pilot.

Rätselhafte Stürze

Der Sonntag war um zehn Grad kühler, und es wehte ein kalter Wind, der dazu noch genau aus der entgegengesetzten Richtung kam wie am Vortag. Und gleich in der dritten Kurve räumte Jorge Martín, der am Samstag noch von einer starken Erkältung geplagt war, Álex Márquez ab, den wiederum eine Lebensmittelvergiftung einbremste und der nun auf ein besseres Resultat hoffte. Dann lag Aleix Espargaró auf der Nase. Dies konnte man noch alles mit kalten Reifen erklären, aber spätestens nach dem Sturz von Bagnaia wurde man langsam stutzig. Jack Miller, der die KTM auf dem dritten Platz um die Strecke trieb, flog eine Runde früher ab, sein Teamkollege Brad Binder drei Umläufe später, wenn er auch weiterfahren konnte. Nicht weniger als zehn der weltbesten Fahrer kamen zu Fall, und alle Stürze hatten den gleichen Ablauf: Urplötzlich rutschte das Vorderrad weg, die Fahrer standen verdutzt vor einem Rätsel.

Man suchte nach Erklärungen. Bagnaia ärgerte sich: „Ich habe keinen Fehler gemacht. Das Motorrad fühlte sich perfekt an, ich hatte alles im Griff und habe überhaupt nicht gepusht. Vielleicht haben wir das Motorrad zu perfekt gemacht, und wir müssen es wieder so abstimmen, dass es sich mehr bewegt“, sinnierte der Weltmeister. Auch jeder andere gestürzte Pilot fand keine Erklärung, warum er heruntergefallen war. Sicher ist nur, dass der harte Michelin-Vorderreifen, den alle wählten, weil der weiche in den harten Bremszonen nicht genügend Halt bietet, extrem temperaturempfindlich ist und der kalte Wind ihn abgekühlt haben könnte.

In zwei Wochen geht es in Jerez weiter. Ob beim Europa-Auftakt wieder die Normalität einkehrt, oder ob wir dort wieder so viele Überraschungen erleben werden wie bei den ersten drei Grands Prix in dieser Saison? ■

DREI FRAGEN AN ÁLEX RINS

NUN HABEN SIE IN AUSTIN AUCH MIT HONDA GEWONNEN.
Ich bin sehr glücklich über diesen Sieg, aber eigentlich über das ganze Wochenende. Wir haben gut gearbeitet, konnten uns am Freitag direkt für Q2 qualifizieren, haben uns für den zweiten Startplatz qualifiziert, sind im Sprintrennen Zweite geworden und haben das Hauptrennen gewonnen. Dabei hat uns Bagnaia eine wirklich starke Pace vorgeführt, ich konnte da vor allem im dritten und vierten Sektor nicht mithalten, das konnte ich in den ersten beiden Sektoren etwas wettmachen. Das hätte niemand erwartet.

WIE HABEN SIE ES GEMACHT?
Als ich Bagnaia stürzen sah, habe ich mich auch schon liegen gesehen, und die zwei hinter mir rückten näher. Dann habe ich aber versucht durchzuatmen, keine Fehler zu machen und natürlich zu fahren. Es war aber nicht leicht.

NACH DEM ZWEITEN PLATZ MUSSTE SICH EIN LCR-TECHNIKER DIE HAARE RASIEREN. SIND SIE JETZT DRAN?
Nein. Ich hatte vor dem Rennen eine Nachricht von meiner Partnerin auf dem Telefon, dass, wenn ich kahl nach Hause komme, sie die Schlösser auswechselt. Wir haben in ein paar Monaten unsere Hochzeit, und das soll ein Tag werden, an den man sich erinnert. Da will sie mich mit Haaren auf den Fotos haben. Aber die Haare von ein paar anderen Leuten aus dem Team werden wohl dran glauben müssen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Folger holt Punkte

Erstmals in der Geschichte waren zwei deutsche Fahrer in einem MotoGP-Rennen am Start – wenn auch als Ersatzpiloten. Während Stefan Bradl zwei Runden vor Schluss stürzte, holte Jonas Folger vier Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

TECH3

Jonas Folger: Nach fast sechs Jahren erstmals wieder ein MotoGP-Rennen

Die vielen Verletzten bei den ersten beiden Grands Prix sorgten dafür, dass gleich drei MotoGP-Testpiloten die Werksfahrer ersetzen mussten: Michele Pirro Enea Bastianini, Stefan Bradl Marc Márquez und Jonas Folger Pol Espargaró. So waren in Austin erstmals in der Geschichte der MotoGP zwei deutsche Fahrer am Start.

Stefan Bradl hatte in der letzten Zeit viel Testarbeit zu verrichten, und so kam er zwar mit viel Fahr-Routine, aber auch ziemlich erschöpft in Texas an. „Ich hatte zwei ziemlich arbeitsreiche Testtage in Jerez und gleich danach konnte ich mich ins Flugzeug nach Amerika setzen“, erzählte der 33-Jährige. „Es ist auch nicht ganz leicht, sich so schnell vom Test auf den Renn-Modus umzustellen. Bis zum Sonntag hatte sich der Honda-Testpilot aber gut akklimatisiert und lag im Rennen bereits auf dem elften Platz, als er zwei Runden vor Schluss stürzte: „Das hat mich wirklich geärgert, denn ich hatte weder vom Gefühl noch von den Daten her eine Erklärung, wie dieser Sturz passiert ist. Schade, ein Top-10-Platz wäre möglich gewesen.“

Jonas Folger wollte sich eigentlich noch etwas mehr Zeit lassen, bis er wieder mit einem MotoGP-Motorrad Rennen fährt, doch Teamchef Hervé Poncharal, in dessen Tech3-Yamaha-Team der Deutsche 2017 in die höchste Klasse aufstieg, und der sich noch immer mit strahlenden Augen daran erinnert, wie der MotoGP-Rookie damals auf dem Sachsenring vor Marc Márquez lag, überredete ihn, Pol Espargaró zu ersetzen. Folger ging behutsam an die Arbeit, und wenn er das Tempo der aktuellen MotoGP-Piloten auch nicht mitgehen konnte: Er baute keinen Sturz, und am Ende konnte er vier Punkte mit nach Hause nehmen. „Wir haben mit dem Team sehr gut gearbeitet, und ich habe mich über das Wochenende verbessern können. Dafür bin ich ihnen sehr dankbar.“ ■

GASTKOMMENTAR

WIR SIND HIER IN AMERIKA, und deshalb muss alles viel größer sein. Die Rennstrecke in Austin ist eine Wahnsinns-Anlage, wenn mich die Streckenführung auch nicht so begeistert wie an einigen anderen Rennstrecken, auf denen wir in den USA fahren. Für die GP-Motorräder würde ich gerne noch schnellere Kurven sehen. Aber ansonsten hat sie so ziemlich alles, und die Jungs können richtig gute Rennen fahren. Das hat sich in den Jahren herumgesprochen, und wir haben Zuschauer aus vielen Ländern hier.
Was vorerst nur ein Traum ist, ist, dass wir wieder Amerikaner auf dem Podest haben. Das würde die Veranstaltung noch einmal richtig beflügeln und dem ganzen Motorsport in Amerika wieder Auftrieb geben. Aber wir arbeiten daran, dass wir eines Tages wieder dahinkommen. Im Moment muss ich mich damit begnügen, die wirklich coolen Motorräder, die heute in der MotoGP fahren, und die besten Fahrer der Welt bei einem so tollen Event zu sehen. Und auch das macht mir Freude.

Wayne Rainey, dreifacher Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

ALLES NOCH GRÖSSER

Die Amis haben richtig angepackt und nach den Jahren von Corona alles getan, um ihren Grand Prix weiter wachsen zu lassen. Die Mühen des Veranstalters tragen aber bereits Früchte. Neben Amerikanern waren auch viele Zuschauer aus Mexiko und Kanada zum Grand Prix of the Americas gekommen, auch ganze Gruppen aus den verschiedenen Ländern Europas waren auf den Tribünen und im Fahrerlager zu sehen. Austin ist seit Jahrzehnten als Musikstadt bekannt, man hat nun Konzerte und den Grand Prix miteinander verbunden und den Zuschauern auch sonst richtig viel Programm geboten. Das Aufgebot der Motorrad-Industrie zeigte, wie sehr sie bemüht ist, diesen noch immer lukrativen Markt weiter gedeihen zu lassen.

RICHTIG WAS LOS

Texanisches Barbecue, Livemusik, mexikanische Küche: In der Innenstadt von Austin wird so einiges geboten. Die Geheimtipps sind mittlerweile aber allen bekannt, und so gab es vor manchem Lokal eine Warteschlange so lang wie die Straße, auf der die Leute standen.

LEGENDEN UNTER SICH

Die einstigen US-Größen aus der Weltmeisterschaft durften nicht fehlen. Obwohl es diesmal keinen US-Superbike-Lauf im Rahmenprogramm gab, ließ es sich MotoAmerica-Präsident Wayne Rainey nicht nehmen, zum Austin-GP zu kommen, um sich mit alten Bekannten zu treffen. Kevin Schwantz, der bei der Entstehung der Strecke eine wichtige Rolle spielte, schaute auch vorbei.

PAULOVITS

Freddie Spencer (l.) und Wayne Rainey: Über alte und neue Zeiten diskutiert

MITGEFÜHL

Intact-Teamchef Jürgen Lingg kam nach seiner Schulter-OP wieder an die Rennstrecke, um nach dem Rechten zu sehen. Sein linker Arm ist aber noch hochgebunden, der lange Flug war alles andere als angenehm für ihn. Auf dem Rückflug konnte er dann mit seinem Fahrer mitfühlen: Nachdem sich Darryn Binder die rechte Hand gebrochen hatte, flog auch er mit hochgebundenem Unterarm nach Europa.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Austin (USA) – 16. April 2023 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,260 km über 20 Runden à 5,513 km. 22 Fahrer gestartet, 13 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 160,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	20	41.14,649 min	345,0 km/h	2.03,126 min	H/S	25
2.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	20	+3,498 sec	354,0 km/h	2.03,350 min	H/S	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+4,936 sec	345,0 km/h	2.03,459 min	H/S	16
4.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	20	+8,318 sec	356,4 km/h	2.03,471 min	H/S	13
5.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	20	+9,989 sec	354,0 km/h	2.03,446 min	H/S	11
6.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	20	+12,049 sec	352,9 km/h	2.03,567 min	H/S	10
7.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	20	+12,242 sec	350,6 km/h	2.03,624 min	H/S	9
8.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+20,399 sec	347,2 km/h	2.03,957 min	H/S	8
9.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	20	+27,981 sec	354,0 km/h	2.04,357 min	H/S	7
10.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	20	+28,217 sec	347,2 km/h	2.04,402 min	H/S	6
11.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP22	20	+32,370 sec	351,7 km/h	2.04,465 min	H/S	5
12.	Jonas Folger (D)	GasGas RC16	20	+1.08,065 min	342,8 km/h	2.06,006 min	H/S	4
13.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+1.23,012 min	354,0 km/h	2.03,464 min	H/S	3
	Nicht gewertet							
	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	18	+2 Runden	351,7 km/h	2.04,565 min	H/S	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	11	+9 Runden	348,3 km/h	2.04,141 min	H/S	-
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	8	+12 Runden	350,6 km/h	2.04,166 min	H/S	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	7	+13 Runden	345,0 km/h	2.03,202 min	H/S	-
	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	6	+14 Runden	347,2 km/h	2.03,231 min	H/S	-
	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	6	+14 Runden	350,6 km/h	2.04,045 min	H/S	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	0	+20 Runden	-	-	H/S	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	0	+20 Runden	-	-	H/S	-
	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	0	+20 Runden	-	-	H/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	2.01,892 min
2.	Rins	2.02,052 min
3.	Marini	2.02,181 min
4.	A. Márquez	2.02,242 min
5.	Bezzecchi	2.02,268 min
6.	A. Espargaró	2.02,539 min
7.	Quartararo	2.02,749 min
8.	Viñales	2.02,882 min
9.	Zarco	2.03,062 min
10.	Miller	2.03,084 min
11.	Binder	2.03,107 min
12.	Martin	2.03,292 min
13.	Mir	2.02,743 min
14.	Morbidelli	2.02,950 min
15.	Oliveira	2.03,065 min
16.	Di Giannantonio	2.03,350 min
17.	Nakagami	2.03,403 min
18.	Pirro	2.03,452 min
19.	R. Fernández	2.03,527 min
20.	A. Fernández	2.03,798 min
21.	Bradl	2.03,907 min
22.	Folger	2.07,597 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Bagnaia	20.35,270 min
2.	Rins	+2,545 sec
3.	Martín	+4,706 sec
4.	A. Espargaró	+5,052 sec
5.	Binder	+8,175 sec
6.	Bezzecchi	+8,877 sec
7.	Marini	+9,453 sec
8.	Oliveira	+10,768 sec
9.	Miller	+12,448 sec
10.	Viñales	+12,739 sec
11.	Zarco	+14,251 sec
12.	Mir	+14,988 sec
13.	Nakagami	+15,592 sec
14.	Morbidelli	+16,534 sec
15.	R. Fernández	+19,290 sec
16.	A. Fernández	+23,128 sec
17.	Di Giannantonio	+25,626 sec
18.	Bradl	+25,787 sec
19.	Quartararo	+27,169 sec
20.	Jonas Folger	+46,973 sec
	Nicht gewertet	
	A. Márquez	+4 Runden
	Pirro	+5 Runden

Schnellste Runde: Bagnaia, 2.03,082 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bezzecchi	64
2.	Bagnaia	53
3.	Rins	47
4.	Viñales	45
5.	Zarco	44
6.	Marini	38
7.	Quartararo	34
8.	A. Márquez	33
9.	Binder	30
10.	Morbidelli	29
21.	Folger	4

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	103
2.	Honda	54
3.	Aprilia	51
4.	KTM	49
5.	Yamaha	43

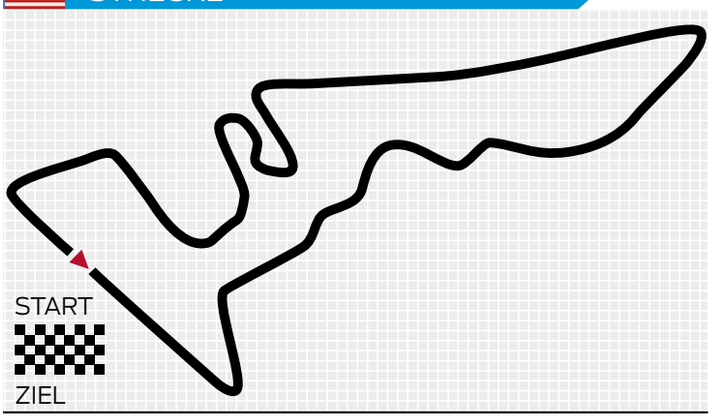
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Mooney VR46 Racing Team	102
2.	Pramac Racing	73
3.	Aprilia Racing	63
4.	Monster Energy Yamaha MotoGP	63
5.	Ducati Lenovo Team	58
6.	Red Bull KTM Factory Racing	56
7.	LCR Honda	54
8.	Gresini Racing MotoGP	46
9.	Cryptondata RNF MotoGP	18
10.	GasGas Factory Racing Tech3	18

CIRCUIT OF THE AMERICAS (USA) 5,513 KM

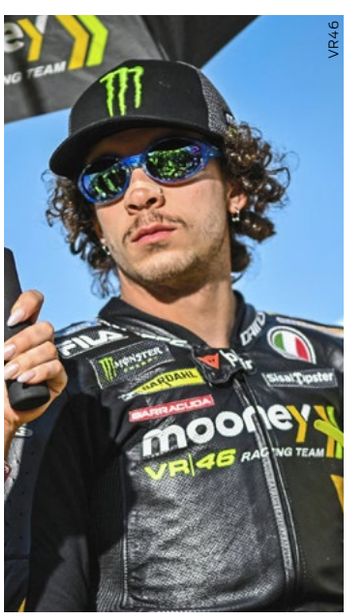
Rundenrekord: **2.03,126 Álex Rins (Honda), 2023**
Quali-Rekord: **2.01,892 Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**
Topspeedrekord: **356,4 km/h Maverick Viñales (Aprilia), 2023**

STRECKE



„Es war kein besonders gutes Wochenende für mich, und trotzdem bin ich weiter WM-Leader. Dies zeigt, wie unberechenbar die MotoGP ist.“

Marco Bezzecchi



Weil Bagnaia wieder stürzte, bleibt Marco Bezzecchi weiter WM-Leader

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Pedro Acosta besiegt WM-Leader

Das war knapp: Pedro Acosta (#37) kämpfte Arbolino in der letzten Runde nieder

MOTOGP

Es konnte nur einen geben, aber zwei Supertalente kämpften um die gleiche Sache. Pedro Acosta setzte sich durch, und mit Bo Bendsneyder stieg erstmals seit 29 Jahren wieder ein Holländer aufs Podest der mittleren GP-Klasse.

Von: **Imre Paulovits**

Die anderen waren längst abgehängt, aber der Zweikampf vorne wurde immer intensiver. Tony Arbolino aus dem Marc-VDS-Team und Pedro Acosta aus dem Team von Aki Ajo konnten mit einem Handtuch zugedeckt werden, wie sie pfeilschnell vorneweg fuhren. Das Supertalent, das gleich in seinem ersten Jahr den Moto3-WM-Titel gewonnen hat, gegen ein ebensolches, dem die Experten schon zu seinen Anfängen in

Motorrad-WM

Ein Basketballer soll's richten

Dan Rossomondo heißt der neue Mann an der Spitze der MotoGP-Vermarktung. Der Amerikaner war bislang im Basketball tätig, war der Wunschkandidat von Carmelo Ezpeleta und erklärte in Texas, wie er sich die Zukunft der Motorrad-WM vorstellt.

Von: **Imre Paulovits**

Erst nachdem Manel Arroyo, der der Vermarktung der Motorrad-WM über 30 Jahre lang vorstand, Anfang des Jahres seinen Posten abgegeben hatte, suchte die Dorna nach einem geeigneten Nachfolger. Eine Woche vor dem Texas-GP wurde dieser nun verkündet. Es ist der Amerikaner Dan Rossomondo, der bislang die NBA, die hochkarätige amerikanische Basketball-Liga, vermarktet hat.

Dass Amerikaner in der Sportvermarktung eine lange Tradition haben, die dem Rest der Welt in vielen Belangen voraus ist, ist nicht neu. Doch die NBA ist mehr eine lokale, die Motorrad-WM eine globale Angelegenheit, wo viele verschiedene Kulturen und Gesetzgebungen unter einen Hut gebracht werden müssen. „Gerade das hat mich gereizt", gab Rossomondo bei seinem ersten öffentlichen Auftritt in seiner neuen Position zu. Und dann

MOTOGP

Dan Rossomondo: Frischer Wind und neue Ideen für das weltweite Marketing

plauderte er aus, wie er zu seinem neuen Job kam. „Ich war zu Mittag, da klingelte mein Telefon mit einer europäischen Nummer. Die Stimme fragte mich, ob ich Interesse an der Vermarktung einer Weltserie hätte, sie dürfe mir aber nicht sagen, welcher. Das hat mein Interesse geweckt."

Rossomondo ist zwar selbst kein Motorradfahrer, aber er erklärte, auf welches Gefühl er bei der Motorrad-WM setzt. „Jeder hat als Kind erlebt, wie es ist, wenn man mit dem Fahrrad in Schwung kommt und in Schräglage geht. Deshalb sind Motorradrennen für jeden aufregend, wenn sie nur richtig präsentiert werden." Rossomondo will vor allem das Gesamtumfeld um die Rennen herum stärker einbeziehen und so für mehr Attraktivität bei der Jugend sorgen. „Wir haben vielleicht den besten Motorsport der Welt. Das müssen wir nutzen und vermitteln." Und um die Superbike-WM wird er sich gleich mit kümmern. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tony Arbolino

der Moto3 prophezeiten, dass er eines Tages in der MotoGP landen wird. Es war der Italiener, der die meiste Führungsarbeit leistete. Dann setzte sich Acosta zwei Runden vor Schluss an die Spitze, doch Arbolino konterte gleich. Schließlich drückte sich Acosta fünf Kurven vor Schluss vorbei, und von da an fuhr er die engsten Kampflinien und ließ nirgends mehr einen Millimeter Platz. Aus der Zielkurve heraus beschleunigte Acosta als Erster, Arbolino hatte mehr Schwung, aber Acosta konnte seinen Vorsprung bis zur Ziellinie bringen. „Bei dem kalten Wind war es nicht einfach, sich zurechtzufinden“, erklärte Acosta. „So waren auch weniger Fahrer im Kampf um den Sieg dabei, als ich zunächst erwartet hätte. Als mir einmal der Leerlauf beim Runterschalten reingesprungen ist, ist Arbolino vorbeigekommen, ich wollte deshalb erst ganz zum Schluss wieder an ihm vorbei, damit er nicht kontern konnte. Er war richtig schnell.“ Arbolino war nicht unglücklich über den zweiten Platz. „Ich kann mich glücklich schätzen, dass ich im Rennen den Leerlauf nur einmal erwischt habe“, so der 22-jährige Italiener. „Das ist die Krux, weil dies halt ein Motor aus dem Serienbau ist. Aber der Kampf mit Pedro hat Spaß gemacht.“

Doch der glücklichste Mensch auf dem Podest war wohl Bo Bendsneyder. Der 24-jährige Holländer hatte 2015 den MotoGP Rookies Cup vor Fabio Di Giannantonio gewonnen, seither hatte er einen sehr langen Weg zu diesem ersten Podestplatz, dem ersten eines Holländers seit Wilco Zeelenberg 1994 in Assen. „In dieser Woche ist der Hauptsponsor des Teams gestorben, vor zwei Tagen mein Großvater daheim, und ich war der Einzige in der Familie, der sich nicht von ihm verabschieden konnte. Deshalb war dieses Podest das Größte, was ich ihm in die andere Welt geben konnte.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Dass er in Austin aufs Podest fahren konnte, lenkt Fabio Quartararo nicht davon ab, dass Yamaha weiter daran arbeiten muss, ihrem Motorrad modernere Talente anzuerziehen. „Ich hatte im Hauptrennen einen ganz ordentlichen Start, das war der wichtigste Faktor. Wenn wir nicht gleich vorne sind, gehen unsere Rundenzeiten im Pulk weit herunter, und die Temperatur der Vorderreifen schnellt in die Höhe. Dass die Yamaha mit viel Kurvenspeed gute Rundenzeiten fahren kann, reicht heute nicht mehr aus. Man musste sich nur ansehen, mit welchem Geschwindigkeitsunterschied Luca Marini an mir vorbeigerauscht ist. Von da an hatte ich keine Chance mehr zum Gegenangriff.“

MOTO2

Kaum war das Husqvarna-Intact-Team wieder komplett, verletzte sich schon wieder einer der Fahrer. Darryn Binder fuhr im dritten Training hinter Pedro Acosta her, um sich gleich in die Q2 zu qualifizieren. Eine schnelle Runde wurde wegen gelber Flaggen annulliert, dann hatte er zwischen Turn 1 und Turn 2 einen Highsider, wo sich auch Marcel Schrötter vor drei Jahren bei einem solchen das Kahnbein brach. Bei Binder war es nun der Mittelhandknochen des rechten Ringfingers, aber auch das setzte den Südafrikaner außer Gefecht, er wird in dieser Woche in Barcelona operiert. Lukas Tulovic war fit zurückgekehrt, aber die anspruchsvolle Strecke in Texas stellte ihn doch vor große Herausforderungen. Sein Rennen dauerte nur bis zur siebten Kurve: „Ich wollte an Dalla Porta vorbei, habe mich neben ihn gesetzt, aber er hat vor mir die Tür zugeschlagen. Ich hatte keinen Platz und bin abgeflogen. Aber das Wochenende hatte auch positive Seiten: Ich bin anderthalb Sekunden schneller geworden und freue mich jetzt auf Jerez.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Austin (USA) – 16. April 2023 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 88,208 km über 16 Runden à 5,513 km. 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	16	34.42,879 min	2.09,483 min	25
2.	Tony Arbolino (I)	Kalex	16	+0,146 sec	2.09,504 min	20
3.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	16	+5,851 sec	2.09,747 min	16
4.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	16	+6,049 sec	2.09,465 min	13
5.	Filip Salac (CZ)	Kalex	16	+7,462 sec	2.09,902 min	11
6.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	16	+7,668 sec	2.09,771 min	10
7.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	16	+7,715 sec	2.09,866 min	9
8.	Arón Canet (E)	Kalex	16	+8,078 sec	2.09,828 min	8
9.	Celestino Vietti (I)	Kalex	16	+11,114 sec	2.10,222 min	7
10.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	16	+12,561 sec	2.10,249 min	6
11.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	16	+13,607 sec	2.09,934 min	5
12.	Albert Arenas (E)	Kalex	16	+14,001 sec	2.10,204 min	4
13.	Sam Lowes (GB)	Kalex	16	+20,054 sec	2.10,218 min	3
14.	Dennis Foggia (I)	Kalex	16	+22,990 sec	2.10,166 min	2
15.	Ai Ogura (J)	Kalex	16	+28,820 sec	2.10,952 min	1
16.	Joe Roberts (USA)	Kalex	16	+31,893 sec	2.10,681 min	-
17.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	16	+34,734 sec	2.11,012 min	-
18.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	16	+34,934 sec	2.11,015 min	-
19.	Rory Skinner (GB)	Kalex	16	+42,540 sec	2.11,488 min	-
20.	Borja Gomez (E)	Kalex	16	+49,973 sec	2.11,401 min	-
21.	Izan Guevara (E)	Kalex	16	+51,470 sec	2.11,913 min	-
22.	David Sanchis (E)	Forward	16	+1.05,224 min	2.13,012 min	-
23.	Soichiro Minamimoto (J)	Kalex	16	+1.44,447 min	2.15,694 min	-
	Nicht gewertet					
	Sergio Garcia (E)	Kalex	9	+7 Runden	2.10,268 min	-
	Marcos Ramírez (E)	Forward	8	+8 Runden	2.11,851 min	-
	Barry Baltus (B)	Kalex	7	+9 Runden	2.09,581 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	3	+13 Runden	2.11,663 min	-
	Lukas Tulovic (D)	Kalex	0	+16 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	61
2.	Acosta	54
3.	Canet	41
4.	Salac	33
5.	Lopez	29
6.	Dixon	26
7.	Gonzalez	22
8.	Chantra	20
9.	Alcoba	19
10.	Arenas	19
11.	Lowes	19

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	75
2.	Boscoscuro	33

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	79
2.	Red Bull KTM Ajo	73
3.	Pons Wegow LOS40	53
4.	Gresini Racing Moto2	52
11.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	10

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Vietti	2.09,432 min
2.	Acosta	2.09,452 min
3.	Salac	2.09,548 min
4.	Bendsneyder	2.09,589 min
5.	Lopez	2.09,751 min
6.	Dixon	2.09,752 min
7.	Canet	2.09,815 min
8.	Arbolino	2.09,862 min
9.	Gonzalez	2.09,927 min
10.	Alcoba	2.09,996 min
11.	Aldeguer	2.10,153 min
12.	Baltus	2.10,157 min
13.	Arenas	2.10,411 min
14.	Foggia	2.10,426 min
15.	Chantra	2.10,445 min
16.	Roberts	2.10,546 min
17.	Ogura	2.11,033 min
18.	Lowes	2.10,010 min
19.	Dalla Porta	2.10,643 min
20.	Garcia	2.10,715 min
21.	VD Goorbergh	2.10,863 min
22.	Dylan Kelly	2.11,008 min
23.	Tulovic	2.11,077 min
24.	Skinner	2.11,203 min
25.	Ramirez	2.11,510 min
26.	Gomez	2.11,530 min
27.	Guevara	2.11,873 min
28.	Sanchis	2.12,783 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

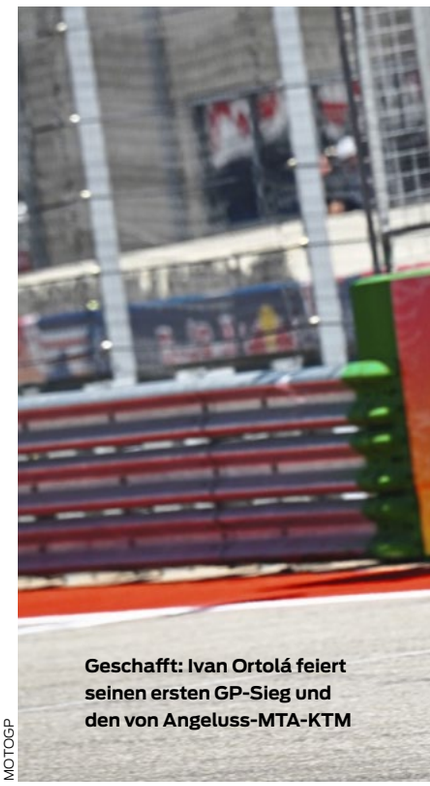
Vom Himmelfahrtskommando

Fast hätte das Moto3-Rennen für Ivan Ortolá nur bis zur zweiten Kurve gedauert. Doch nach einem furchterregenden Highsider raffte er sich wieder auf und fuhr durch das ganze Feld bis zum Sieg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

In der Intact-Box schlug man die Hände über dem Kopf zusammen. Ayumu Sasaki hatte zu Beginn geführt und sich zusammen mit Jaume Masiá, der bereits letztes Jahr in Austin gewann, abgesetzt. Dann setzte sich der Japaner in der vorletzten Runde wieder an die Spitze. Es schien, als könne er davonfahren, doch dann flog er mit einem bösen Highsider ab. Masiá hatte Glück, dass er ihm ausweichen konnte. Doch der Leopard-Honda-Pilot musste weit nach außen fahren, das Gas zudrehen, und da war die nächste Gruppe mit Ivan Ortolá, Xavier Artigas, Diogo Moreira und Daniel Holgado an ihm vorbei. Masiá hatte gerade noch anderthalb Runden, und es war erstaunlich, wie schnell er die Gruppe wieder einholen und sich hindurcharbeiten konnte. Doch Ivan Ortolá setzte zum letzten Angriff an, und der 18-jährige Spanier konnte seinen viel routinierteren Landsmann besiegen. So feierte er mit dem Angeluss MTA Team, das sich zum Ziel gesetzt hat, möglichst vielen Frauen einen Job zu geben, um zu zeigen, dass auch sie in der bisher von Männern dominierten Welt zu Siegern werden können, ihren ersten GP-Sieg.

Ortolá hat es aber nicht auf die einfache Art geschafft. Gleich nach dem Start war er zwar ganz vorne mit dabei, doch in Turn 2 rutschte ihm das Hinterrad weg. Das Motorrad keilte aus, er rammte mehrere Fahrer neben sich, konnte das Motorrad aber noch abfangen, irgendwie auf dem Asphalt halten und weiterfahren. Er hatte nun aber mehr als 20 Plätze verloren. „Ich weiß auch nicht, wie ich diesen Highsider abfangen konnte", gestand er. „Ich spürte nur, dass das Motorrad unter mir die wildesten Bewegungen machte. Ich hatte mich schon darauf vorbereitet, wie ich fallen sollte, aber ich bin wieder in der Sattel zurückgekommen, und das Motorrad hat sich wieder beruhigt." Von da an fuhr der European-Talent-Cup-Sieger von 2019 und Moto3-Junior-Vizeweltmeister von 2021 durch das Feld und war durchweg eine halbe Sekunde schneller als die Spitze. Zwar konnte er von dort nicht noch weiter enteilen, doch zum Schluss war er der große Gewinner. „Ich hatte eine sehr gute Pace, aber ob ich zum Schluss auch gewinnen konnte, das wusste ich nicht", gab Ortolá zu. „Aber der letzte Angriff hat funktioniert, und ich bin sehr glücklich. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, GP-Sieger zu sein." ■



MOTOGP

Geschafft: Ivan Ortolá feiert seinen ersten GP-Sieg und den von Angeluss-MTA-KTM

Moto3

Erstes Podest von Xavi Artigas bei Prüstel

Bei seinem 23. Grand Prix auf der CFMoto des Prüstel-Teams ist das Eis bei Xavi Artigas gebrochen, und er fuhr aufs Podest.

In der letzten Runde setzte sich Xavier Artigas gar an die Spitze. Doch die langen Geraden machten es ihm schwer, diese Position zu halten. Im Krimi der letzten Kurven positionierte sich der Spanier allerdings gut und überquerte die Ziellinie auf Platz 3. „Ich fühle mich wirklich gut nach diesem Auftritt", freute sich Artigas. „Es ist toll, wieder auf dem Podium zu stehen, und das auf einer meiner Lieblingsstrecken. Das Rennen lief sehr gut, ich blieb in der Spitzengruppe und fühlte mich großartig. Ich muss mich bei meinem Team bedanken, das Motorrad war wirklich schnell, und sie haben einen perfekten Job gemacht. Wir werden sehen, was wir in den nächsten Rennen noch erreichen können. Jetzt freue ich mich auf Jerez!"

David Almansa, der von Platz 28 aus ins Rennen ging, zeigte ebenfalls eine gute Aufholjagd und landete wie schon nach seinem Husarenritt vor zwei Wochen im Regenrennen von Argentinien auf P17. Damit konnte er sich aber leider wieder nicht mit den ersehnten WM-Punkten belohnen. ■ IP

LEKL

Riesenfreude: Podest für Artigas

Moto3

Statt Routinier Sasaki Rookie Veijer

Wenn Ayumu Sasaki auch einen möglichen Sieg verstürzte – Youngster Collin Veijers ließ das Team von Peter Öttl jubeln.

Während sich Ayumu Sasaki zwei Runden vor Schluss mit einem Highsider um einen möglichen Sieg brachte, kämpfte der junge Niederländer Collin Veijer im Mittelfeld auf der letzten Rille um seine nächsten WM-Punkte. Nachdem der Moto3-Rookie von Platz 21 aus ins Rennen gegangen war, machte er binnen weniger Runden zahlreiche Positionen gut, fand sich auf den letzten Kilometern im Kampf um Rang 13 wieder und kassierte drei WM-Punkte. „Ich fühlte mich von Anfang an sicher", freute sich Veijer. „Leider hat mich ein Fahrer vor mir etwas aufgehalten, weshalb ich den Anschluss an die zweite Gruppe etwas verloren habe. Sicherlich müssen wir uns in bestimmten Bereichen verbessern, aber ich bin trotzdem zufrieden damit, wie das Rennen gelaufen ist. Ich will mehr, also gehen wir nach Jerez und arbeiten weiter."

Sasaki war untröstlich: „Ich möchte mich einfach nur bei meinem Team entschuldigen, denn wir hatten den Speed. Wir lagen in Führung, und es ist extrem enttäuschend, dass es so zu Ende ging. Es war wieder einmal mein Fehler." ■ IP

INTACTGP

Collin Veijer (#95): Große Aufholjagd

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

bis zum Sieg

NACHRICHTEN

MOTOGP

Der Test von Toprak Razgatlioglu hat zwar für viel Aufsehen gesorgt, aber in Austin war Yamaha-Teamdirektor Lin Jarvis wenig zu entlocken. Schaut man sich die Probleme an, die die MotoGP-Piloten derzeit mit den Vorderreifen und dem ganzen Paket an Aerodynamik und Fahrhöhen-Verstellung haben, wird klar, wie weit sich die Superbike-WM von der MotoGP weg entwickelt hat. Die Testfahrer, die ihn gesehen hatten, meinten auch, dass Toprak die Yamaha M1 bei Weitem nicht mit der spielerischen Akrobatik bewegen konnte, wie wir es von seinem Superbike gewohnt sind. Ob wir eine der größten derzeitigen Attraktionen auf zwei Rädern in der MotoGP sehen werden, ist also fraglich.

MOTOGP

Stefan Bradl erklärte bei seinem Einsatz in Austin anschaulich, in welches Hamsterrad die Hersteller geraten sind, die den Anschluss an die Entwicklung von Ducati verloren haben: „Eines der großen Probleme der Honda liegt darin, das meiste aus frischen Reifen herauszuholen. Deshalb muss selbst ein Marc Márquez tricksen und anderen hinterherfahren, um eine ordentliche Quali-Zeit hinzubekommen. Da sich das Format nun geändert hat und die Startposition noch wichtiger geworden ist, müssten wir mehr in diese Richtung testen. Dies geht aber nicht, weil gleichzeitig die Anzahl der Reifen für die Testteams reduziert wurde. Wir haben in den letzten Jahren immer mit gebrauchten Reifen gearbeitet, weil dies wichtig war, nun müssten wir aber viele neue Reifen einsetzen, damit wir weiterkommen. Die Regelmacher müssten sich überlegen, welche Konzessionen sie denen eingestehen, die aufholen müssen, sonst ist es sehr schwierig, aus dieser Situation herauszukommen."

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Austin (USA) – 16. April 2023 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 77,182 km über 14 Runden à 5,513 km. 27 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Ivan Ortolá (E)	KTM	14	32.01,062 min	2.16,356 min	25
2.	Jaume Masiá (E)	Honda	14	+0,457 sec	2.16,517 min	20
3.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	14	+0,558 sec	2.16,568 min	16
4.	Diogo Moreira (BR)	KTM	14	+0,567 sec	2.16,672 min	13
5.	Daniel Holgado (E)	KTM	14	+0,657 sec	2.16,615 min	11
6.	Deniz Öncü (TR)	KTM	14	+9,493 sec	2.16,883 min	10
7.	David Salvador (E)	KTM	14	+9,547 sec	2.16,978 min	9
8.	David Alonso (CO)	GasGas	14	+9,663 sec	2.16,822 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	14	+9,975 sec	2.17,171 min	7
10.	José Antonio Rueda (E)	KTM	14	+10,085 sec	2.16,754 min	6
11.	Kaito Toba (J)	Honda	14	+12,430 sec	2.17,398 min	5
12.	Mario Aji (RI)	Honda	14	+15,789 sec	2.17,427 min	4
13.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	14	+15,967 sec	2.17,699 min	3
14.	Scott Ogden (GB)	Honda	14	+16,179 sec	2.17,089 min	2
15.	Riccardo Rossi (I)	Honda	14	+16,214 sec	2.17,285 min	1
16.	Romano Fenati (I)	Honda	14	+23,833 sec	2.17,711 min	-
17.	David Almansa (E)	CFMoto	14	+24,204 sec	2.18,053 min	-
18.	Filippo Farioli (I)	KTM	14	+24,401 sec	2.17,811 min	-
19.	Andrea Migno (I)	KTM	14	+24,676 sec	2.17,496 min	-
20.	Taiyo Furusato (J)	Honda	14	+24,913 sec	2.17,948 min	-
21.	Ana Carrasco (E)	KTM	14	+35,940 sec	2.18,932 min	-
	Nicht gewertet					
	David Muñoz (E)	KTM	13	+1 Runde	2.16,787 min	-
	Stefano Nepa (I)	KTM	13	+1 Runde	2.17,169 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	12	+2 Runden	2.16,456 min	-
	Matteo Bertelle (I)	Honda	6	+8 Runden	2.16,954 min	-
	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	5	+9 Runden	2.17,446 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	4	+10 Runden	2.16,574 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	49
2.	Moreira	49
3.	Artigas	32
4.	Masiá	31
5.	Suzuki	27
6.	Ortolá	25
7.	Muñoz	20
8.	Rueda	19
9.	Nepa	19
10.	Toba	19

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	70
2.	Honda	56
3.	CFMoto	32
4.	GasGas	15
5.	Husqvarna	13

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	58
2.	MT Helmets - MSI	54
3.	Red Bull KTM Tech3	49
4.	Team MTA	44
5.	CFMoto PrüstelGP	39
6.	Red Bull KTM Ajo	35
7.	CIP Green Power	34
8.	GasGas Aspar Team	24
9.	SIC58 Squadra Corse	21
11.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	17

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Masiá	2.16,250 min
2.	Sasaki	2.16,351 min
3.	Ortolá	2.16,556 min
4.	Moreira	2.16,866 min
5.	Holgado	2.16,912 min
6.	Nepa	2.17,016 min
7.	Yamanaka	2.17,330 min
8.	Bertelle	2.17,348 min
9.	Artigas	2.17,372 min
10.	Suzuki	2.17,407 min
11.	Rueda	2.17,683 min
12.	Salvador	2.17,708 min
13.	Fenati	2.17,752 min
14.	Öncü	2.17,998 min
15.	Toba	2.18,001 min
16.	Muñoz	2.17,507 min
17.	Rossi	2.17,984 min
18.	Azman	2.17,542 min
19.	Furusato	2.17,946 min
20.	Farioli	2.18,065 min
21.	Veijer	2.18,129 min
22.	Alonso	2.18,178 min
23.	Ogden	2.18,181 min
24.	Migno	2.18,257 min
25.	Aji	2.18,363 min
26.	Carrasco	2.18,667 min
27.	Whatley	2.19,710 min
28.	Almansa	2.18,743 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Seltene Perfektion: Das amtierende Weltmeister-Team machte keinen einzigen Fehler

Weltmeister fehler

F.C.C. TSR Honda France gewann mit Josh Hook, Mike di Meglio und Alan Techer den Saisonauftakt in Le Mans mit zwei Runden Vorsprung auf YART Yamaha und fünf Runden vor BMW EWC. Jan Bühn gewann mit Tecmas-BMW die Superstock-Klasse.

Von: **Toni Börner**

Bis in die frühen Morgenstunden kämpften FCC, YART und BMW um die Führung, bis llya Mikhalchik ausrutschte – und Hanika es ihm einige Stunden später gleichtat. Damit war eine kleine Vorentscheidung gefallen, denn Mike di Meglio, Josh Hook, Alan Techer und ihre Boxencrew blieben bis ins Ziel fehlerfrei. „Letztes Jahr waren wir Weltmeister, aber wir haben kein Rennen gewonnen", fasste Hook zusammen. „Wir wollen aber Rennen gewinnen. Jetzt das erste Rennen des Jahres hier zu gewinnen ist einfach beeindruckend. Unser Team hat den ganzen Winter extrem hart gearbeitet. Das hat sich heute gezeigt – wir haben nicht einen Fehler gemacht, weder in der Box noch auf der Strecke. Das war das perfekte 24-Stunden-Rennen. Das passiert nicht oft, dass du nicht einen Fehler machst und gar kein Problem bekommst." Das sah auch der Teamchef Masakazu Fujii so: „Letztes Jahr waren wir Weltmeister ohne Sieg. Aber Gewinnen ist einfach Gewinnen."

YART Yamaha brachte mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa den zweiten Platz ins Ziel. „Am Anfang hatten wir ein kleines Problem bei einem Boxenstopp", fasste Fritz zusammen. „Das konnten wir recht schnell beheben, haben aber trotzdem Boden verloren. Wir haben uns zurück nach vorn gekämpft und viele Runden geführt. Aber dann ist leider Karel gestürzt, er ist auf Öl ausgerutscht, da konnte er nichts für. Da haben wir dann noch mal sechs, sieben Runden auf die Honda verloren – am Ende fehlten uns drei. Das zeigt, wie stark wir waren." Ein gelungener Saisonstart für YART.

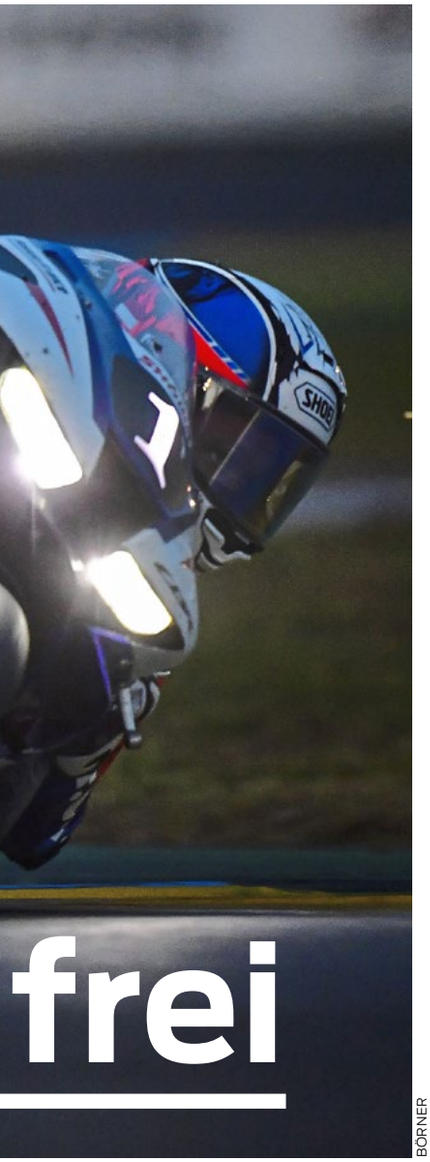
> „Das war das perfekte 24-Stunden-Rennen. Es passiert nicht oft, dass du nicht einen Fehler machst und gar keine Probleme bekommst."
>
> Josh Hook

Ähnlich hatte sich das Rennen auch bei BMW EWC entwickelt. Markus Reiterberger und Jérémy Guarnoni konnten teilweise nur über die starken Leistungen des Ukrainers Ilya Mikhalchik staunen. Allerdings wurde auch er Opfer eines Sturzes und warf seine Mannschaft damit etwas zurück. Trotzdem stehen vier der schnellsten Rennrunden auf seinem Zettel. „Wir haben im Vergleich zum letzten Jahr enorme Fortschritte gemacht", so Mikhalchik. „Natürlich ist ein Sieg noch einmal etwas anderes, aber bei einem 24-Stunden-Rennen ist ein Podium für fast jedes Team wie ein Sieg."

Vorentscheidung am Start

Direkt am Start war einer der Favoriten bereits aus dem Kampf um den Sieg gefallen: SERT-Pilot Gregg Black kollidierte in der ultraschnellen ersten Kurve mit Josh Hook, den er auf der Innenseite nicht sehen konnte. SERT startete durch diesen Sturz quasi mit 16 Runden Rückstand ins Rennen und konnte sich am Ende noch den siebten Gesamtrang erkämpfen. „Meiner Meinung nach war das ein Rennzwischenfall", so Hook. „Die Tür war offen, und ich bin reingestochen. Ich habe mit Gregg schon gesprochen. Ich dachte, er sah mich, aber hatte mich nicht gesehen. Gregg ist ein Freund von mir, und da will ich erst recht nicht in so

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



BÖRNER

BÖRNER
Keine Chance: Schon 200 Meter nach dem Start flog SERT ab

BÖRNER
Wieder da: Gino Rea fuhr einige Demo-Runden

BÖRNER
Absolut ebenbürtig: In der Nacht duellierte sich das BMW-Werksteam (#37) mit Honda um die Führung

etwas verwickelt sein." Auch Black sah es ähnlich, nur hatte er eben das Nachsehen. „Unsere Chancen auf einen Sieg waren nach 200 Metern zu Ende, und das ist ziemlich kurz für ein 24-Stunden-Rennen", meinte der Suzuki-Mann. „Josh und ich haben uns berührt, und ich bin gestürzt. Wir waren aber das ganze Rennen über stark und sind gut gefahren, hatten die Pace für den Sieg oder wenigstens das Podest."

„Wir könnten besser dastehen", fasste auch Kevin Bolliger vom gleichnamigen Schweizer Team nach Rang 11 zusammen. „Unsere Kawasaki lief perfekt, denn wir konnten locker 1:37er Zeiten fahren, was der Pace der Spitze entsprach. Allerdings hatten wir mit Pedro in der Nacht einen Sturz, und dann wurde Marcel beim Boxenstopp noch von einem Mechaniker der Nachbarbox abgeräumt." Dabei hatte der Nachbarmechaniker gedacht, das eigene Motorrad käme an die Box, sprang raus und touchierte Brenners Vorderradbremse, der auf seine Mannschaft stürzte. Zum Glück ging dieser Vorfall glimpflich aus. Insgesamt kam es zu rund 60 Stürzen und neun Safety-Car-Phasen.

Bühn: Superstock-Sieg

Tecmas MRP BMW kämpfte nahezu das gesamte Rennen über mit der Chromeburner-RAC41-Honda um die Führung der Superstock-Kategorie. Kenny Foray, Jan Bühn und Loic Arbel gaben der neuen BMW M 1000 RR die Sporen, doch Chris Leesch, Wayne Tessels und Jonathan Hardt gingen mit der CBR1000 RR-R SP immer wieder in Führung. Als rund vier Stunden vor Schluss eine Ölspur in die Museums-Kurve gelegt worden war, rutschten die Chromeburners zusammen mit Julian Puffe von LRP Poland aus. Die Honda wurde stark ramponiert, und der Weg für den Sieg für Tecmas war damit frei. „Für uns war das ein richtig gutes Rennen – das erste Rennen in der Superstock für Tecmas, und gleich ein Sieg", frohlockte Bühn. „Wir hatten keine großen Probleme und haben unser Ding gemacht, und meine Teamkollegen waren auch absolut stark unterwegs. Die Nacht war schwierig, denn es war richtig kalt. Es war immer schwer, wieder rauszufahren. Im Moment kann ich das alles noch gar nicht glauben, denn das war mein großer Traum, hier zu gewinnen." ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

24 Stunden von Le Mans 15./16. April 2023, 1. WM-Lauf; 3460,995 km, 827 Rdn. à 4,185 km; 54 Teams gestartet, 34 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/Hook/Techer)	Honda	24:01.06,266
2.	YART – Yamaha Official Team EWC (Fritz/Hanika/Canepa)	Yamaha	+2 Rdn.
3.	BMW Motorrad EWC Team (Reiterberger/Mikhalchik/Guarnoni)	BMW	+5 Rdn.
4.	Honda Viltais Racing (Alt/Odendaal/Mercado)	Honda	+7 Rdn.
5.	ERC Endurance Ducati (Davies/Öttl/Checa)	Ducati	+7 Rdn.
6.	Tati Team Beringer Racing (Leblanc/Clere/Guittet)	Kawasaki	+ 9 Rdn.
8.	Tecmas MRP BMW Racing (K. Foray/Bühn/Arbel)	BMW	+25 Rdn.
11.	Team Bolliger Switzerland (Thöni/Brenner/Romero Barbosa)	Kawasaki	+33 Rdn.
15.	Motobox Kremer Racing #65 (Choy/Rubin/Napoli)	Yamaha	+42 Rdn.
22.	Team LRP Poland (Vincon/Puffe/Bijsterbosch)	BMW	+73 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1	F.C.C. TSR Honda France	63 Punkte
2	YART – Yamaha	54
3	BMW Motorrad EWC	39
4	ERC Endurance Ducati	38
5	Honda Viltais Racing	36

WM-STAND HERSTELLER

1	Honda	64 Punkte
2	Yamaha	44
3	BMW	38
4	Kawasaki	34
5	Ducati	21

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Baz als Gaststarter

Die IDM erhält eine gewaltige Aufwertung. Das Bonovo-Action-BMW-Team bringt auf dem Red Bull Ring seine beiden WM-Piloten Loris Baz und Garrett Gerloff an den Start.

Von: **Anke Wieczorek**

Es steht fest: Wie schon 2022 wird das Team Bonovo Action BMW aus der Superbike-Weltmeisterschaft auch in diesem Jahr einen Gaststart bei der IDM absolvieren. Hintergrund: In der Internationalen Deutschen Meisterschaft liegen die Wurzeln des Teams, insbesondere von Teameigner Jürgen Röder und Teamchef Michael Galinski. Gefahren wird diesmal vom 4. bis 6. August auf dem Red Bull Ring mit den WM-Superbikern Loris Baz und Garrett Gerloff.

„Ich hoffe, dass wir vorher noch eine Chance zum Trainieren bekommen“, so Jürgen Röder. „Loris kennt das IDM-Motorrad vom letzten Jahr, als wir damit in Assen am Start waren und er zweimal Zweiter wurde, aber Garrett ist es noch nie gefahren. Es gibt erhebliche Unterschiede im Vergleich zur WM. Aber es sind Top-Fahrer, die sollten das schon hinbekommen“, fügt Röder hinzu. Der Termin auf dem Red Bull Ring fällt genau in die Sommerpause der Superbike-WM. In der Vorwoche ist der letzte Termin im tschechischen Most, bevor es erst im September weitergeht. „Unser Truck fährt direkt von den WM-Rennen in Most zur IDM an den Red Bull Ring“, erzählt Röder. Voraussichtlich werden die letztjährigen BMW M 1000 RR mit der aktuellen WM-Verkleidung fahren, aber ansonsten bleibt alles gleich. ■

BMW

Loris Baz: Kann er nach den zweiten Plätzen von 2022 IDM-Siege einfahren?

IDM Superbike

Hartog nicht dabei

Der IDM-Auftakt auf dem Sachsenring wird ohne Rob Hartog stattfinden. Der Holländer brach sich in Le Mans den zweiten Halswirbel und das Schulterblatt.

Von: **Anke Wieczorek**

Den Saisonstart hatte sich Rob Hartog anders vorgestellt. Der IDM Superbike-Dritte des vergangenen Jahres startete am Wochenende voller Elan in die Trainings zum 24-Stunden-Langstreckenklassiker in Le Mans. Doch so schnell wie er begonnen hatte, war das neue Abenteuer Langstrecke für ihn auch wieder vorbei. Am Dienstag vor dem Rennen geriet der Yamaha-Fahrer auf eine Ölspur. Er konnte das Motorrad zunächst aufrecht halten, stürzte aber im Kiesbett. Der 31-jährige Niederländer brach sich den zweiten Halswirbel und das linke Schulterblatt. Kurz vor dem IDM-Auftakt Anfang Mai auf dem Sachsenring steckt Hartog in einer heiklen Situation. Im vergangenen Jahr gehörte er zu den drei Fahrern überhaupt, die in allen Rennen ankamen und Punkte holten. Er ist ein Mann, der im Titelkampf eine Rolle spielen sollte. Aber das erste Rennen auf dem Sachsenring muss er wohl auslassen, drei Wochen später in Oschersleben sollte er wieder fahren können. ■

EISELE

Rob Hartog: Nach Endurance-WM-Verletzung kein Start beim IDM-Auftakt

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Am Wochenende startet bei der Superbike-WM-Runde in Assen auch die Supersport-300-WM in die Saison 2023. Aus deutscher Sicht wird es dieses Jahr ein Superteam geben: Lennox Lehmann und Dirk Geiger, die beide bereits auf dem WM-Podest gestanden haben – Geiger gewann gar das erste Rennen beim WM-Finale 2022 in Portimão – bilden das KTM-Team von Freudenberg. Das erfahrene Team aus Bischofswerda hat sich gründlich auf die Saison vorbereitet und möchte im WM-Kampf mitreden können.

SUPERSPORT-WM

Adrian Huertas, der sich beim WM-Auftakt in Australien einen Rückenwirbel und sieben Rippen gebrochen hat, wird in Assen versuchen, wieder zu fahren. In Assen startet auch die WorldSSP-Challenge, sozusagen die Supersport-WM im Starterfeld der WM. Mit dabei sein werden auch Supersport-300-Weltmeister Álvaro Diaz sowie der Österreicher Maximilian Kofler, der sich im Team von D34G Racing mit Tests in Portimão und Misano gut auf die Saison vorbereitet hat.

IDM SUPERSPORT

Leon Orgis, Vizemeister Northern Europe Cup Moto3-Standard 2017 und Gesamt-Dritter der Moto2-Europameisterschaft Klasse Superstock 600 im Jahr 2020, kehrt zum Kiefer Racing Team zurück und bestreitet mit der Truppe aus Bad Kreuznach 2023 die IDM Supersport auf einer Yamaha. Orgis ist international kein Unbekannter, aber die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft ist neu für den 21-jährigen Sachsen. „Ich habe letztes Jahr pausiert, aber an Trainings teilgenommen“, erklärt Orgis. „Jetzt wollte ich unbedingt wieder Rennen fahren. Jochen Kiefer hat mich genau zur richtigen Zeit angerufen und gefragt, ob ich Lust auf eine Saison in der IDM Supersport habe, und ich habe zugesagt.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Supercross Atlanta

Drittes Podium für Roczen

Eli Tomac (Yamaha) bleibt nach dem 13. Lauf in Atlanta Spitzenreiter, doch Tagessieger Chase Sexton (Honda) ist näher herangerückt. Suzuki-Solist Ken Roczen kam zum dritten Mal auf das Podium, musste aber den vierten Tabellenrang Justin Barcia überlassen.

Von: **Thomas Schiffner**

Im Innenraum des Atlanta Motor Speedway in Georgia fand der 13. von 17 Läufen der US-SX-Meisterschaft statt. Eli Tomac trat mit sieben Punkten Vorsprung auf Cooper Webb an. Der Yamaha-Pilot kam im Finale aus dem Mittelfeld auf P5 und hatte Webb vor sich. Am KTM-Fahrer kam er nicht mehr vorbei, verlor aber nur einen Punkt auf Webb, der als Vierter über den Zielsprung flog. Den Holeshot zog überraschend und clever auf der Innenbahn Ken Roczen, der aber seinem Ex-Honda-Kollegen Chase Sexton schon in der ersten Runde die Spitze überlassen musste.

Sexton fuhr von da an ein einsames Rennen – diesmal fehlerfrei – und führte in allen 23 Runden. Roczen musste in Runde 9 GasGas-Pilot Justin Barcia Platz 2 überlassen, schaffte aber zum dritten Mal in dieser Saison das Podium. „Ich fühle mich sehr gut dieses Jahr. Am Bike nehmen wir jetzt nur noch kleine Änderungen vor. Wir haben eine gute Basis. Die Strecke hier in Atlanta hat mir besser gelegen als Daytona, sie hat eine viel bessere Traktion. Ich bin sicher, dass ich diese Saison noch viel mehr Fun haben werde als in den letzten Jahren“, gab Roczen zu Protokoll. Da Barcia Zweiter wurde, liegt der Thüringer jetzt einen Punkt hinter „BamBam“, kann das aber schon kommenden Samstag in East Rutherford korrigieren. ■

ALIGN MEDIA

Finalstart: Ganz links schießt Roczens gelbe Suzuki ins Bild

SUPERCROSS

Atlanta (USA), 15. April

1.	Chase Sexton (USA)	Honda
2.	Justin Barcia (USA)	GasGas
3.	Ken Roczen (D)	Suzuki
4.	Cooper Webb (USA)	KTM
5.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
6.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
7.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
8.	Dean Wilson (GB)	Honda
9.	Colt Nichols (USA)	Honda
10.	Justin Hill (USA)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 13 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	292 Pkte.
2.	Cooper Webb	286
3.	Chase Sexton	275
4.	Justin Barcia	239
5.	Ken Roczen	238
6.	Jason Anderson (USA)	214
7.	Aaron Plessinger	213
8.	Adam Cianciarulo	155
9.	Christian Craig (USA)	150
10.	Justin Hill	140

Speedway-Team-Europameisterschaft

Finalisten für Stralsund

Polen, Dänemark und Großbritannien qualifizierten sich für das Finale der Mannschafts-Europameisterschaft kommenden Samstag in Stralsund. Dort treffen sie auf Gastgeber Deutschland.

Von: **Alfred Domes und Thomas Schiffner**

Das Semifinale B der Team-EM in Pardubice musste wegen starker Regenfälle mit eintägiger Verspätung am Sonntagmorgen gestartet werden. Das dänische Quintett hatte das Heft in der Hand und gewann klar. Auf Platz 4 kam die Ukraine nur auf sechs Punkte. Doch dazwischen gab es jede Menge Spannung. Am Ende gab es nur einen Punkt Unterschied zwischen Platz 2 und 3. Die Briten sicherten sich Rang 2 vor den Gastgebern. Dan Bewley steuerte mit drei Laufsiegen entscheidend zum Weiterkommen bei.

Bereits am Samstag gewann in Danzig das Heimteam Polen überlegen mit elf Punkten Vorsprung auf Schweden. Den Schweden reichten ihre 31 Punkte nicht zur Qualifikation für Stralsund, da die Briten in Pardubice zwei Punkte mehr erzielten. ■

DOMES

Pardubice: Jensen (DK) vor Brennan

SPEEDWAY-TEAM-EM

Semifinale A, Danzig (PL), 15. April

1. **Polen 42 Punkte:** Szymon Wozniak 12, Jakub Miskowiak 4, Jaroslaw Hampel 11 Dominik Kubera 10, Wiktor Przyjemski 5
2. **Schweden 31 Punkte:** Fredrik Lindgren 11, Antonio Lindbäck 7, Jakob Thorsell 8, Oliver Berntzon 5
3. **Frankreich 24 Punkte:** David Bellego 13, Dimitri Bergé 9, Mathieu Tresarrieu 1, Steven Goret 1
4. **Lettland 23 Punkte**

Semifinale B, Pardubice (CZ), 16. April

1. **Dänemark 49 Punkte:** M. Michelsen 11, R. Jensen 13, F. Jakobsen 13, A. Lyager 10, E. Breum 2
2. **Großbritannien 33 Punkte:** D. Bewley 14, A. Ellis 8, T. Brennan 8, R. Worral 3
3. **Tschechien 32 Punkte:** J. Kvech 6, E. Krcmar 9, P. Chlupac 0, V. Milik 16, D. Klima 1
4. **Ukraine 6 Punkte**

NACHRICHTEN

ITALIENISCHE EM-SIEGE

Trotz strömendem Regen war der Enduro-EM-Auftakt in Fabriano (I) fest in italienischer Hand: Die Tages-Gesamtsiege teilten sich Lorenzo Macoritto und Pietro Scardina, wobei Letzterer punktgleich die Meisterschaft anführt. Aus deutscher Sicht erfreulich: Andi Beier gewann an beiden Tagen die E1-Klasse, und Tanja Schlosser (1./2.) führt bei den Damen.

TONI BOU GESCHLAGEN

Überraschung beim Auftakt zur Trial-WM im spanischen Artexo: Am ersten Tag schlug Jaime Busto (GasGas) Titelverteidiger Toni Bou, dessen Montesa-Teamkollege Gabriel Marcelli wurde Dritter. Am Sonntag blieb Bou als Tagessieger vor Busto, diesmal war Adam Raga (TRRS) Dritter. Im WM-Stand sind Bou und Busto damit punktgleich.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ACEVEDO

Jorge Prado gewann vor Traumkulisse und baute seinen WM-Vorsprung aus

Wunderbarer Tag

Den vierten WM-Lauf in Arco di Trento am Gardasee gewann der Spanier Jorge Prado auf GasGas. Knapp geschlagen folgte Yamaha-Star Maxime Renaux vor Jeffrey Herlings mit der Factory-KTM. Lokalheld Andrea Adamo (KTM) setzte sich überraschend in der kleinen Klasse durch. Die Plätze auf dem MX2-Podium belegten Teamkollege Liam Everts und Yamaha-Pilot Jago Geerts, der damit seine WM-Führung verteidigte. Simon Längenfelder (GasGas) holte einen Laufsieg.

Von: **Frank Quatember**

Die italienische Hartbodenstrecke im Schatten der mächtigen Dolomitenberge ist nicht nur eine der schönsten Strecken der Motocross-WM, sondern auch seit vielen Jahren Garant für Rennen auf höchstem Level. Schmerzlich wurde der slowenische Nationalheld Tim Gajser (HRC Honda) vermisst und damit auch etliche seiner enthusiastischen Fans in Gelb und Rot.

Mittlerweile haben alle Top-Piloten realisiert, dass die Punktvergabe im Qualirennen den Titelkampf entscheiden kann, und dementsprechend ging es im Rennen am Samstag zur Sache. Romain Febvre (Kawasaki) startete glänzend, ließ bis zum Ziel nichts anbrennen und hatte die zehn Punkte locker im Sack. Ganz anders Jorge Prado, der bislang die Qualifyings dominierte. Der Galizier startete verhalten, stürzte in Runde 6 und hatte als Zehnter im Ziel nur einen Punkt mehr auf dem WM-Konto. Renaux und der zweite Spanier Ruben Fernandez (Honda) kamen hinter Febvre ins Ziel. Titelaspirant Herlings war mit Rang 7 unzufrieden.

Bei Kaiserwetter startete der Rennsonntag spektakulär. Trotz der schlechten Position am Gatter schoss Prado zum Holeshot, während hinter ihm Romain Febvre stürzte und mit dem Dominoeffekt etliche Piloten mit ins Unglück riss, darunter die Favoriten Herlings und Jeremy Seewer. An der Spitze waren dagegen Namen wie Benoit Paturel oder Ben Watson vertreten.

> „Ich hoffe, mein Großvater hat mich heute gesehen. Ein wunderbarer Tag für mich."
> MXGP-Sieger Jorge Prado

Seewer weiter im Pech

Es dauerte bis Rennmitte, ehe die Factory-Piloten das Sagen hatten, hinter Prado ordneten sich Fernandez und der enorm schnelle Renaux ein. Den spanischen Doppelsieg verhinderte letztlich ein Last-Minute-Crash von Fernandez, wodurch Renaux Platz 2 ins Ziel brachte. Für Yamaha-Star Jeremy Seewer ging die unfassbare Pechserie in die nächste Runde: Der Bülacher wurde auf Platz 16 abgewunken. In die Schweizer Bresche sprang wie in der Vorwoche Valentin Guillod, der nach einem Riesenkampf Platz 7 eroberte. Auch in Lauf 2 schockte Prado die Konkurrenz mit Holeshot Nummer 5 in der laufenden Saison. Doch diesmal hatte Renaux schnell Sichtkontakt zum Spanier, nachdem er mit Landsmann Febvre noch in Runde 1 kurzen Prozess gemacht hatte.

Der dritte Mann: Herlings

Das Duell an der Spitze wurde zum Thriller, als sich der suboptimal gestartete Herlings als dritter Mann ab Runde 10 dazugesellte. „The Bullet" hatte innerhalb weniger Runden mit Guillod, Fernandez und Febvre drei Top-Piloten kassiert und war nun auf Betriebstemperatur. Zu viel für Prado, der zunächst Herlings und im Anschluss auch Renaux passieren lassen musste. Der KTM-Pilot siegte ungefährdet, wurde mit dem Laufsieg Tagesdritter und lachte zufrieden im Ziel: „Das war Beast Mode, das war heute der alte Jeffrey!"

Für Maxime Renaux reichte es zu Platz 2 auf dem GP-Podium,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

zufrieden war der junge Franzose nicht: „Ich bin schon enttäuscht, aber Jeffrey war nicht zu halten. Die Jagd geht weiter in Portugal."

Strahlender Sieger wurde Jorge Prado, der nach seinem ersten Tagessieg in 2023 emotional wurde. „Ich hoffe, mein Großvater hat mich heute gesehen", so der zweimalige Weltmeister unter Tränen. „Ich dachte, ich würde Lauf 2 gewinnen, trotzdem ein wunderbarer Tag für mich."

Auch die Viertelliterklasse entwickelt sich langsam, aber sicher zum Aufreger. Zum Glück auch für die zahlreichen deutschen Fans an der Strecke, denn der Franke Simon Längenfelder gewann das Qualifying und wichtige zehn Punkte für die WM-Tabelle. Der erste Lauf am Sonntag begann aber ideal für Tabellenführer Geerts. Der Belgier auf der Werks-Yamaha fuhr ungefährdet zum Start-Ziel-Sieg, während sich hinter ihm Erstaunliches abspielte: Jungstar Liam Everts (KTM) fuhr ein sensationelles Rennen, war lange auf Platz 2 und stets in Sichweite von Leader Geerts. Um Platz 3 tobte ein erbittertes Duell zwischen Benistant und dem Local Hero Andrea Adamo, beide waren am Limit. In Runde 11 quetschte sich der Italiener vorbei und hatte nun Hunger auf den GP-Sieg. Runde für Runde kam Adamo näher an Everts heran und kassierte den Junior von Legende Stefan Everts vor den tobenden Fans in der Schlussrunde. Längenfelder hatte Pech, musste nach gutem Start in Runde 1 zu Boden und kämpfte sich bis Rennende als Neunter noch hoch in die Punkte.

Zweiter Pechvogel: Geerts

Mit entsprechend Wut im Bauch ging der Schützling von Davide de Carli in Lauf 2 und schaffte tatsächlich seinen ersten Startsieg in dieser Saison!

Die Rolle als Pechvogel übernahm mal wieder Geerts. Der Belgier konnte zunächst einen Sturz auf der Startgeraden nach Kollision vermeiden, wurde kurz darauf aber von Adamo abgeschossen. Der Italiener, motiviert bis in die Haarspitzen, ließ im Kampf um den GP-Sieg Liam Everts und später Thibault Benistant keine Chance.

An der Spitze fuhr Längenfelder der fehlerlos sein Tempo zum Laufsieg, während Adamo den Triumph bereits vor Augen hatte und nichts mehr riskierte. Mit den Worten „Mein erster Sieg, Gott hat mir geholfen", vollendete der Sizilianer sein persönliches Märchen. ■

ACEVEDO

MX2-Qualifying- und Laufsieger: Simon Längenfelder (#516)

ARCHER

Mit Gottes Hilfe: Erster GP-Sieg für Andrea Adamo

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MXGP

Pietramurata (I): 16. April, 4. WM-Lauf,
Wetter: bewölkt, 16 Grad. **1. Lauf:** 40 Fahrer gestartet,
40 gewertet, 18 Runden à 1,570 km (= 28,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.37,190 min = 47,603 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 12,946 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 15,731 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	18	+ 16,529 s
5.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 20,544 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 22,312 s
7.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 23,707 s
16.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 1.02,619 min
18.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.14,855 min
19.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 117,022 min

Pietramurata (I): 16. April, 4. WM-Lauf,
Wetter: heiter, 18 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet,
36 gewertet, 18 Runden à 1,570 km (= 28,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.21,703 min = 51,745 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 6,103 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 10,834 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 17,668 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 18,161 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 21,752 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 24,208 s
11.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 38,926 s
19.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.30,083 min
22.	Kevin Brumann (CH)	KTM	18	+ 1.43,021 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	201 Punkte
2.	Maxime Renaux	184
3.	Jeffrey Herlings	175
4.	Romain Febvre	166
5.	Rubén Fernández	136
6.	Calvin Vlaanderen	125
7.	Glenn Coldenhoff	120
9.	Jeremy Seewer	107
11.	Valentin Guillod	84
20.	Tom Koch	15

1.	Yamaha	208 Punkte
2.	GasGas	203
3.	KTM	179

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MX2

Pietramurata (I): 16. April, 4. WM-Lauf,
Wetter: bewölkt, 16 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet,
32 gewertet, 87 Runden à 1,570 km (= 28,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	35.33,508 min = 47,685 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 3,071 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 3,791 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 14,293 s
5.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 14,905 s
6.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 34,869 s
7.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	18	+ 35,776 s
9.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 41,426 s
14.	Marcel Staufer (A)	KTM	18	+ 1.09,954 min
24.	Jan Krug (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

Pietramurata (I): 16. April, 4. WM-Lauf,
Wetter: heiter, 18 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet,
31 gewertet, 18 Runden à 1,570 km (= 28,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	35.42,114 min = 47,493 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 6,050 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 7,273 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 11,273 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 13,258 s
6.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 27,433 s
7.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 32,467 s
8.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 34,890 s
20.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 1 Runde
25.	Jan Krug (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	205 Punkte
2.	Andrea Adamo	183
3.	Thibault Benistant	182
4.	Kay de Wolf	173
5.	Simon Längenfelder	158
6.	Roan van de Moosdijk	147
7.	Liam Everts	140
8.	Kevin Horgmo	119
27.	Marcel Staufer	7
35.	Mike Gwerder (CH)	1

1.	Yamaha	220 Punkte
2.	KTM	185
3.	Husqvarna	184

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin V8 Vantage Coupé, EZ 01/2023, 28229 km, 375 kW (510 PS), Fzg.-Nr. 206365, magnetic silver, 202.507,- € (MwSt. awb.) Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60030

Aston Martin DB11 V12 Coupé, EZ 08/2016, 16693 km, 448 KW (608 PS), Fzg.-Nr. L00082, Q frosted glass blue, 154.990,- € (MwSt.n.awb.) Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60031

Audi

A4 Cabriolet, EZ 12.2007, 141000 km, 118 kW (160 PS), Klima, SHZ, Alcantara, GW, Sommer-KFZ, werkstattgepflegt, aus 2. Hand, 10.990,– €. Tel. 01590/2446237

Bentley

Bentley Gt Continental W 12 Mod. 21, 1. Hd., 8000 km, neuwertig, 259.000,- €. Tel. 0172/4540000

BMW

2000 BMW Z8, Farbrarität, nur 3-mal gebaut, Alpina Felgen. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW M 140 X Drive A 6 Zyl., 4-türig, Bj. 12/2018, 23000 km, schwarz-metallic, Leder schwarz, SD, unfallfrei, fast Vollausstattung, Garagenfahrz., sehr gepflegt. 39.000,- €. Tel. 0160/6744261

Ferrari

1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder, sensationell originales Auto. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

1962 Ferrari 250 GT Pininfarina Serie 2 Cabriolet, fast 20 Jahre in letzter Hand, 1 von nur 200 gebauten Fahrzeugen, erste Lederausstattung, Hardtop. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Fiat

1967 Fiat Dino Spyder 2000, gute originale Substanz, seit über 15 Jahren in einer Hand, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maybach

Maybach 57 nur 4900 km, Bj. 8/03, schwarz Leder schwarz, neuwertig, 125.900,- €. Tel. 0172/4540000

Mercedes

GLC 400 d Coupé AMG, EZ 06/2022, 17642 km, 243 kW (330 PS), cavansitblau metallic, Leder, Navi, Klima, SD, SHZ, AHK SHD Distronic NR-Fzg., AHK, 73.855,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60070

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Porsche 992 GTS Targa, Neuwagen, ohne km, indischgrün, Leder Trüffel, Vollausstattung, 207.500,- €. Tel. 0172/4540000

Haubenscheinwerfer für 911er, neu, 500,- €, auch für 914-928. Tel. 0152/09911997

2016 Porsche 911R, unter 30000 km... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

1963 Porsche 356 B Carrera 2 Cabriolet, Matching Colors, Porsche Certificate of Authenticity, voll restauriert. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche Cayman R, Approved, 1. Hd., 60000 km, 330 PS, platinsilber-met., Klima, VB 74.987,- €, 2 J. P-Approved und Service in 07/22, scheckheftgepflegt, TÜV 10/24. Chiffre 3692612

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 19/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

MOTORSPORT IMAGES

Brandstifter: Nach seinem Xfinity-Sieg in Martinsville hat es John Hunter Nemechek mit dem Burnout etwas übertrieben

Die Seele der NLS

NLS-Porträt Jung Motorsport
MSa 18/2023

Wieder ein sehr gelungener Beitrag von Frau Leppert! Am einfühlsam beschriebenen Beispiel eines kleinen, aber mit viel Herzblut bedachten Teams wird deutlich, was die eigentliche Seele der NLS ausmacht. Zwar werden sie immer im Schatten der SP-Klassen stehen, sollten aber, gerade in Anbetracht sinkender Nennungen, niemals von den Veranstaltern vergessen werden. Echte Fans werden es danken.

Michael Thomae
D-32427 Minden

66 % Bezahlfahrer

Formel 1: Fernando Alonso
MSa 18/2023

Es ist ja schön, dass Herr Domenicali Fernando Alonso so lobt. Herr Domenicali vergisst aber, dass Alonso aus einer Generation kommt, in der das gesamte Fahrerfeld noch dank Können in der Formel 1 landete. Zwei Drittel der heutigen F1-Piloten sitzen doch nur in einem Formel-1-Auto, weil sie genug Geld mitbringen. Und sie beherrschen das Auto nur, weil sie die Elektronik entsprechend unterstützt.

Johannes Orth
A-2230 Gänserndorf

Bitte noch mehr!

F1: Interview mit Jan Monchaux
MSa 14/2023

Ich möchte Ihnen noch einmal danken für das Gespräch mit Herrn Monchaux. Man vermisst sofort Skizzen oder Zeichnungen in der Art von Adrian Newey. Vielleicht kann man im nächsten Winter diesbezüglich noch etwas mehr bringen.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

Kein Überblick

Formel 1: GP Australien
MSa 18/2023

Die Rennanalyse zum Rennen in Melbourne behandelt hauptsächlich Kommentare von Fahrern, Teamchefs usw., zu Rennabbrüchen und Crashs. Einen Überblick, wie das Rennen verlaufen ist, gibt dieser Artikel nicht her. Es ist mittlerweile auch jedem halbwegs Interessierten bekannt, dass der Red Bull dem Rest überlegen ist und der Rest nicht weiß, wie man den Rückstand abbauen kann.

Joachim Neumeister
D-45721 Haltern am See

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)
07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)
12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 22. April

13.10	SBK-WM Assen, Superpole (Aufz.)	Servus TV
14.00	SBK-WM Assen, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Berlin, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben**
14.50	Formel E Berlin, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1/ES 2*
20.45	SSP-WM Assen, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Sonntag, 23. April

13.10	SBK-WM Assen, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV
14.00	SBK-WM Assen, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Berlin, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben**
14.30	GTWC Endurance Monza, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.50	Formel E Berlin, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1/ES 2*
15.00	Rallye-WM Kroatien, Power Stage (Aufz.)	Servus TV
16.15	SSP-WM Assen, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	Rallye-WM Kroatien, Highlights	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 21. April

16.55	Formel E Berlin, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 22. April

08.05	Formel E Berlin, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
ab 08.55	SBK-WM Assen, der Samstag **LIVE**	servustv.com
09.00	Rallye-WM Kroatien, WP 10 **LIVE**	servustv.com
10.30	Formel E Berlin, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.00	Rallye-WM Kroatien, WP 16 **LIVE**	servustv.com
ab 19.00	24h Qualifiers, der Samstag **LIVE**	YouTube
19.30	US-Supercross, East Rutherford **LIVE** www.supercrosslive.com*	

Sonntag, 23. April

02.00	Super Formula Suzuka, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
07.00	Super Formula Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.05	Formel E Berlin, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
08.30	Rallye-WM Kroatien, WP 18 **LIVE**	servustv.com
10.30	Formel E Berlin, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 10.30	24h Qualifiers, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ab 10.50	SBK-WM Assen, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
11.30	ELMS Barcelona, Rennen **LIVE**	motorsport.tv
13.00	Rallye-WM Kroatien, Power Stage **LIVE**	servustv.com
14.30	GTWC Endurance Monza, Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig **auch im Livestream auf ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

20.–23.04.	Rallye-WM, Zagreb/Kroatien	HR
22.04.	RCN & GLP 2. Lauf, Nürburgring	D
22./23.04.	Formel E, Berlin (2 Rennen)	D
22./23.04.	24h-Rennen Qualifiers, Nürburgring	D
22./23.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Talladega	USA
22./23.04.	Preis der Stadt Stuttgart, Hockenheim	D
23.04.	GTWC Europe Endurance, Monza (+ GT2/GT4)	I
23.04.	European Le Mans Series, Barcelona	E
23.04.	Super Formula, Suzuka	J
23.04.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB

Motorrad

22.04.	Speedway-Team-EM-Finale, Stralsund	D
22.04.	US-Supercross, East Rutherford	USA
22./23.04.	Superbike-/Supersport-WM, Assen	NL
22./23.04.	Trial-WM, Gouveia	P
23.04.	Speedway 1. poln. Liga, Landshut vs. Ostrowo	D
23.04.	Speedway, Dohren	D

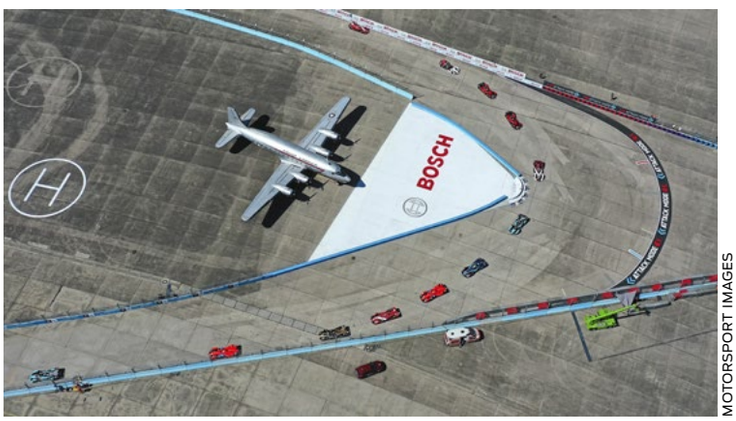
Vorschau

REINHARD

Formel 1: Wir bringen zwei Groundeffect-Generationen in Maranello zusammen

RED BULL

Rallye Kroatien: Auch nach dem Tod von Craig Breen geht die WRC-Show weiter



MOTORSPORT IMAGES

Formel E Berlin: Gleich zwei Mal Rennaction auf dem alten Flugfeld in Tempelhof

DUCATI

Superbike-WM Assen: Gibt es die nächste Bautista-Show beim Europa-Auftakt?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.